

**CONFÉRENCE
DES NATIONS UNIES
SUR LA RESPONSABILITÉ
DES EXPLOITANTS
DE TERMINAUX DE TRANSPORT
DANS LE COMMERCE
INTERNATIONAL**

Vienne, 2-19 avril 1991

DOCUMENTS OFFICIELS

*Documents de la Conférence
et
comptes rendus analytiques des séances plénières
et des séances
des grandes commissions*



NATIONS UNIES

New York, 1993

AVERTISSEMENT

Les Documents officiels de la Conférence des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international comprennent les documents préparatoires; les comptes rendus analytiques des séances plénières de la Conférence et des séances des grandes commissions, l'Acte final et la Convention ainsi qu'un répertoire complet des documents relatifs aux travaux de la Conférence.

*

* *

Les cotes des documents de l'Organisation des Nations Unies se composent de lettres majuscules et de chiffres. La simple mention d'une cote dans un texte signifie qu'il s'agit d'un document de l'Organisation.

*

* *

Les comptes rendus analytiques qui figurent dans le présent volume ont été distribués à l'origine sous les cotes A/CONF.152/SR.1-9, A/CONF.152/C.1/SR.1-18 et A/CONF.152/C.2/SR.1-4. Ils incorporent les rectifications apportées aux comptes rendus provisoires à la demande des délégations et toutes autres modifications qu'exigent les travaux d'édition.

*

* *

Dans la présente publication, les noms et désignations des pays sont ceux en vigueur au moment où les documents initiaux ont été pour la première fois publiés.

*

* *

Les appellations employées dans la présente publication et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites.

A/CONF.152/14

PUBLICATION DES NATIONS UNIES

Numéro de vente : F.93.V.14

ISBN 92-1-233257-9

TABLE DES MATIERES

	<u>Page</u>
Extraits de la résolution de l'Assemblée générale portant convocation de la Conférence....	1
Bureaux de la Conférence et des commissions.....	2
Ordre du jour.....	3
Règlement intérieur.....	4
Répertoire des documents de la Conférence.....	14

Première partie

DOCUMENTS DE LA CONFERENCE

Propositions, rapports et autres documents

A. Rapport de la Commission de vérification des pouvoirs (A/CONF.152/8/Rev.1*).....	21
B. Historique du projet de Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international (A/CONF.152/6).....	22
C. Texte d'un projet de convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international approuvé par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (A/CONF.152/5).....	23
D. Compilation des observations et propositions d'Etats et d'organisations internationales relatives au projet de convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international (A/CONF.152/7 et Add.1 et 2).....	31
E. Rapport de la première Commission (A/CONF.152/9).....	54
F. Rapport de la deuxième Commission (A/CONF.152/10 et Add.1).....	80
G. Articles premier à 16 de la Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international tels qu'ils ont été adoptés par la première Commission (A/CONF.152/11).....	87
H. Articles 17 à 25 du projet de Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international tels qu'ils ont été établis par le Comité de rédaction et approuvés par la deuxième Commission (A/CONF.152/12)...	92
I. Articles du projet de Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international préparés ou approuvés par le Comité de rédaction (A/CONF.152/DC/L.2-6).....	94
1. Modifications apportées aux articles premier, 3, 4, 5 et 6 par la première Commission à la date du 8 avril 1991 (A/CONF.152/DC/L.2).....	94
2. Articles premier, 3, 4 et 5 (A/CONF.152/DC/L.3).....	95
3. Modifications adoptées par la deuxième Commission pour les articles 18, 19, 21, 23 et 25 (A/CONF.152/DC/L.4).....	96
4. Articles 4, 6 à 9, 17, 18, 21 à 25 (A/CONF.152/DC/L.5).....	97
5. Modifications adoptées par la deuxième Commission pour les articles 19 et 21 (A/CONF.152/DC/L.6).....	100
J. Propositions et amendements soumis à la Conférence plénière (A/CONF.152/L.2 à 7).....	101
Acte final de la Conférence des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international (A/CONF.152/13).....	103
Convention des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international (A/CONF.152/13, annexe).....	105

Deuxième partie

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Comptes rendus analytiques des séances plénières

	<u>Page</u>
<u>1ère séance plénière</u>	
<u>Mardi 2 avril 1991, à 10 h 30</u>	
POINT 1 DE L'ORDRE DU JOUR PROVISoire	
Ouverture de la Conférence.....	115
POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR PROVISoire	
Election du Président.....	115
<u>2ème séance plénière</u>	
<u>Mardi 2 avril 1991, à 14 h 30</u>	
POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR PROVISoire	
Adoption de l'ordre du jour.....	116
POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR	
Adoption du règlement intérieur.....	116
POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR	
Election des Vice-Présidents de la Conférence et d'un président pour chacune des grandes commissions.....	116
POINT 6 DE L'ORDRE DU JOUR	
Pouvoirs des représentants à la Conférence :	
a) Nomination des membres de la Commission de vérification des pouvoirs.....	116
POINT 8 DE L'ORDRE DU JOUR	
Organisation des travaux.....	116
POINT 9 DE L'ORDRE DU JOUR	
Examen de la question de la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international conformément à la résolution 44/33 de l'Assemblée générale en date du 4 décembre 1989.....	117
<u>3ème séance plénière</u>	
<u>Mercredi 3 avril 1991, à 9 h 30</u>	
POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR	
Election des Vice-Présidents de la Conférence et d'un président pour chacune des grandes commissions (<u>suite</u>).....	118
<u>4ème séance plénière</u>	
<u>Vendredi 5 avril 1991, à 16 h 55</u>	
POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR	
Election des Vice-Présidents de la Conférence et d'un président pour chacune des grandes commissions (<u>suite</u>).....	118
POINT 7 DE L'ORDRE DU JOUR	
Nomination des membres du Comité de rédaction.....	118

POINT 6 DE L'ORDRE DU JOUR

Pouvoirs des représentants à la Conférence (suite)

- a) Nomination des membres de la Commission de vérification des pouvoirs (suite)... 119

5ème séance plénièreLundi 8 avril 1991, à 16 h 35

POINT 7 DE L'ORDRE DU JOUR

- Nomination des membres du Comité de rédaction (suite)..... 119

POINT 6 DE L'ORDRE DU JOUR

Pouvoirs des représentants à la Conférence (suite)

- a) Nomination des membres de la Commission de vérification des pouvoirs (suite)... 119

POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR

- Election des Vice-Présidents de la Conférence et d'un président
pour chacune des grandes commissions (suite)..... 119

6ème séance plénièreMardi 16 avril 1991, à 9 h 30

POINT 9 DE L'ORDRE DU JOUR

- Examen de la question de la responsabilité des exploitants de terminaux de
transport dans le commerce international conformément à la résolution 44/33
de l'Assemblée générale en date du 4 décembre 1989 (suite)..... 120

Projet de Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux
de transport dans le commerce international :

Titre de la Convention.....	120
Article premier.....	120
Article 2.....	124
Article 3.....	124
Article 4.....	124
Article 5.....	124
Article 6.....	124
Article 7.....	124
Article 8.....	124

7ème séance plénièreMercredi 17 avril 1991, à 9 h 30

POINT 9 DE L'ORDRE DU JOUR

- Examen de la question de la responsabilité des exploitants de terminaux
de transport dans le commerce international conformément à la résolution 44/33
de l'Assemblée générale en date du 4 décembre 1989 (suite)..... 125

Projet de Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux
de transport dans le commerce international (suite) :

Article 9.....	125
Article 10.....	126
Article 11.....	126
Article 12.....	126
Article 13.....	126
Article 14.....	126
Article 15.....	126
Article 16.....	127

	<u>Page</u>
Article 17.....	127
Article 18.....	127
Article 19.....	127
Article 20.....	127
Article 21.....	127
Article 22.....	128
<u>8ème séance plénière</u>	
<u>Mercredi 17 avril 1991, à 14 h 30</u>	
POINT 9 DE L'ORDRE DU JOUR	
Examen de la question de la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international conformément à la résolution 44/33 de l'Assemblée générale en date du 4 décembre 1989 (<u>suite</u>).....	129
Projet de Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international (<u>suite</u>) :	
Article 22 (<u>suite</u>).....	129
Article 23.....	130
Article 24.....	130
Article 25.....	130
Préambule.....	130
POINT 10 DE L'ORDRE DU JOUR	
Adoption d'une convention et d'autres instruments jugés appropriés, et de l'Acte final de la Conférence.....	132
POINT 6 DE L'ORDRE DU JOUR	
Pouvoirs des représentants à la Conférence (<u>suite</u>) (b) Rapport de la Commission de vérification des pouvoirs.....	133
POINT 10 DE L'ORDRE DU JOUR	
Adoption d'une convention et d'autres instruments jugés appropriés, et de l'Acte final de la Conférence (<u>suite</u>).....	133
<u>9ème séance plénière</u>	
<u>Vendredi 19 avril 1991, à 10 h 30</u>	
POINT 11 DE L'ORDRE DU JOUR	
Signature de l'Acte final, de la Convention et d'autres instruments.....	134
POINT 12 DE L'ORDRE DU JOUR	
Clôture de la Conférence.....	134
<u>Comptes rendus analytiques des séances de la première Commission</u>	
<u>1ère séance</u>	
<u>Mercredi 3 avril 1991, à 10 heures</u>	
POINT 1 DE L'ORDRE DU JOUR	
Adoption de l'ordre du jour.....	135
POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR	
Examen des articles premier à 16 et 20 du projet de Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international	
Article premier, alinéa a).....	135

2ème séanceMercredi 3 avril 1991, à 14 h 30

POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR

Examen des articles premier à 16 et 20 du projet de Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international (suite)

Article premier, alinéa a) (<u>suite</u>).....	139
Article premier, alinéa b).....	141
Article premier, alinéa c).....	141

3ème séanceJeudi 4 avril 1991, à 9 h 30

POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR

Examen des articles premier à 16 et 20 du projet de Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international (suite)

Article premier, alinéa d).....	145
Article premier, alinéas e) et f).....	146
Article premier, propositions concernant de nouveaux alinéas.....	147
Article premier, alinéa a) (<u>suite</u>).....	148
Article premier, propositions concernant de nouveaux alinéas (<u>suite</u>).....	149

4ème séanceJeudi 4 avril 1991, à 14 h 30

POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR

Examen des articles premier à 16 et 20 du projet de Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international (suite)

Article 3.....	150
----------------	-----

POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR

Election d'un Vice-Président et d'un Rapporteur.....	154
--	-----

5ème séanceVendredi 5 avril 1991, à 9 h 30

POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR

Examen des articles premier à 16 et 20 du projet de Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international (suite)

Nouvel article proposé.....	154
Article premier, nouveaux alinéas proposés (<u>suite</u>).....	155
Article 4.....	155

6ème séanceVendredi 5 avril 1991, à 14 h 30

POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR

Examen des articles premier à 16 et 20 du projet de Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international (suite)

Article 4 (<u>suite</u>).....	159
---------------------------------	-----

POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR

Election d'un Vice-Président et d'un Rapporteur (<u>suite</u>).....	162
---	-----

7ème séanceLundi 8 avril 1991, à 9 h 30

POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR

Examen des articles premier à 16 et 20 du projet de Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international (suite)

Article 4 (<u>suite</u>).....	162
Article 3 (<u>suite</u>).....	162
Article premier, propositions de nouveaux alinéas (<u>suite</u>).....	163
Article 5.....	164

8ème séanceLundi 8 avril 1991, à 14 h 30

POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR

Examen des articles premier à 16 et 20 du projet de Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international (suite)

Article 5 (<u>suite</u>).....	166
Article 6.....	169

9ème séanceMardi 9 avril 1991, à 9 h 30

POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR

Examen des articles premier à 16 et 20 du projet de Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international (suite)

Article 6 (<u>suite</u>).....	169
---------------------------------	-----

10ème séanceMardi 9 avril 1991, à 14 h 30

POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR

Examen des articles premier à 16 et 20 du projet de Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international (suite)

Article 6 (<u>suite</u>).....	176
Nouvel article 6 <u>bis</u>	179

11ème séanceMercredi 10 avril 1991, à 9 h 30

POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR

Examen des articles premier à 16 et 20 du projet de Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international (suite)

Article 4 (<u>suite</u>).....	183
Article premier, nouveaux alinéas proposés (<u>suite</u>).....	184
Article 7.....	185
Article 8.....	185
Article 9.....	187

12ème séanceMercredi 10 avril 1991, à 14 h 30

POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR

Examen des articles premier à 16 et 20 du projet de Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international (suite)

Article 9 (<u>suite</u>).....	189
Article 10.....	192

13ème séanceJeudi 11 avril 1991, à 9 h 30

POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR

Examen des articles premier à 16 et 20 du projet de Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international (suite)

Article 10 (<u>suite</u>).....	197
Article 11.....	200

14ème séanceJeudi 11 avril 1991, à 14 h 30

POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR

Examen des articles premier à 16 et 20 du projet de Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international (suite)

Article 11 (<u>suite</u>).....	202
Article 12.....	203
Article 15.....	208
Article 16.....	208

15ème séanceVendredi 12 avril 1991, à 9 h 30

POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR

Examen des articles premier à 16 et 20 du projet de Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international (suite)

Articles premier (nouveaux alinéas proposés), 2 et 15 (<u>suite</u>).....	208
---	-----

16ème séanceVendredi 12 avril 1991, à 14 h 30

POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR

Examen des articles premier à 16 et 20 du projet de Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international (suite)

Articles premier, 2 et 15 (<u>suite</u>).....	214
Article 13 (<u>suite</u>).....	215
Article 20.....	216
Nouvel article proposé.....	217
Article 5 (<u>suite</u>).....	217
Article 12 (<u>suite</u>).....	218

17ème séanceLundi 15 avril 1991, à 9 h 30

POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR

Examen des articles premier à 16 et 20 du projet de Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international (suite)

Article 14..... 218

POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR

Examen du rapport du Comité de rédaction à la Commission..... 218

18ème séanceMercredi 17 avril 1991, à 9 h 30

POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR

Examen du rapport de la Commission à la Conférence plénière..... 220

Achèvement des travaux de la Commission..... 220

Comptes rendus analytiques de la deuxième Commission1re séanceLundi 8 avril 1991, à 9 h 30

POINT 1 DE L'ORDRE DU JOUR

Adoption de l'ordre du jour..... 221

POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR

Election d'un Vice-Président et d'un Rapporteur..... 221

POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR

Examen des articles 17 à 19 et 21 à 25, du projet de Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international

Article 17..... 221
 Article 18..... 221
 Article 19..... 221
 Article 22..... 221
 Article 23..... 222
 Article 24..... 222
 Article 25..... 222

2ème séanceMercredi 10 avril 1991, à 9 h 30

POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR

Election d'un Vice-Président et d'un Rapporteur (suite)..... 223

POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR

Examen des articles 17 à 19 et 21 à 25, du projet de Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international (suite)

Article 19 (suite)..... 223
 Article 21..... 223
 Déclaration d'authenticité et signature..... 225

3ème séanceVendredi 12 avril 1991, à 9 h 30

POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR

Examen du rapport du Comité de rédaction à la Commission..... 225

POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR

Examen du rapport de la Commission à la Conférence plénière..... 225

4ème séanceLundi 15 avril 1991, à 11 h 45

POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR

Examen du rapport du Comité de rédaction à la Commission (suite)..... 226

POINT 5 DE L'ORDRE DU JOUR

Examen du rapport de la Commission
à la Conférence plénière (suite)..... 226

Fin des travaux de la Commission..... 226

EXTRAITS DE LA RESOLUTION 44/33 DE L'ASSEMBLEE GENERALE
PORTANT CONVOCATION DE LA CONFERENCE*

44/33. Rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa vingt-deuxième session

L'Assemblée générale,

Rappelant sa résolution 2205 (XXI) du 17 décembre 1966, par laquelle elle a créé la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international en lui donnant pour mandat d'encourager l'harmonisation et l'unification progressives du droit commercial international et, ce faisant, de prendre en considération les intérêts de tous les peuples, particulièrement ceux des pays en développement, en favorisant un large développement du commerce international, ainsi que sa résolution 43/166 du 9 décembre 1988,

Réaffirmant sa conviction que l'harmonisation et l'unification progressives du droit commercial international, en réduisant ou en supprimant les obstacles juridiques au courant des échanges internationaux, notamment ceux auxquels se heurtent les pays en développement, contribueraient de façon appréciable à l'établissement d'une coopération économique universelle entre tous les Etats, sur la base de l'égalité, de l'équité et de la communauté d'intérêt, ainsi qu'à l'élimination de la discrimination dans le commerce international et, partant, au bien-être de tous les peuples,

Ayant examiné le rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa vingt-deuxième session 1/,

Notant que la Commission a adopté un projet de convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international 2/, et que, dans la décision figurant au paragraphe 225 de son rapport, elle a recommandé à l'Assemblée générale de convoquer une conférence internationale de plénipotentiaires d'une durée de trois semaines en 1991 pour conclure, sur la base du projet de convention, une convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international,

...

4. Remercie la Commission d'avoir mené à bien la préparation du projet de convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international;

5. Décide qu'une conférence internationale de plénipotentiaires se réunira à Vienne du 2 au 19 avril 1991 pour examiner le projet de convention préparé par la Commission, et présenter, à l'issue de ses travaux, une convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international;

6. Prie le Secrétaire général :

a) D'inviter tous les Etats à participer à la conférence;

b) D'adresser aux représentants des organisations qui ont reçu de l'Assemblée générale une invitation permanente à participer en tant qu'observateurs aux sessions et aux travaux de toutes les conférences internationales convoquées sous ses auspices, une invitation à participer à la conférence en cette qualité, conformément à ses résolutions 3237 (XXIX) du 22 novembre 1974 et 31/152 du 20 décembre 1976;

c) D'inviter les représentants des mouvements de libération nationale reconnus par l'Organisation de l'unité africaine dans sa région à participer à la conférence en tant qu'observateurs, en application de la résolution 3280 (XXIX) de l'Assemblée générale, en date du 10 décembre 1974;

d) D'inviter les institutions spécialisées et l'Agence internationale de l'énergie atomique, ainsi que les organes compétents de l'Organisation des Nations Unies et les organisations internationales intéressées, à se faire représenter à la conférence par des observateurs;

...

* Egalement publiés sous la cote A/CONF.152/1.

1/ Documents officiels de l'Assemblée générale, quarante-quatrième session, Supplément N° 17 (A/44/17).

2/ Ibid., annexe I.

BUREAUX DE LA CONFERENCE ET DES COMMISSIONS

Président de la Conférence

M. José María Abascal Zamora (Mexique)

Vice-Présidents de la Conférence

Les représentants des Etats suivants : Argentine, Australie, Belgique, Bulgarie, Chine, Egypte, Espagne, Gabon, Indonésie, Iran (République islamique d'), Italie, Japon, Maroc, Nigéria, Philippines, République socialiste soviétique de Biélorussie, Suède, Union des Républiques socialistes soviétiques et Yougoslavie.

Première Commission

Président : M. Jean-Paul Béraudo (France)

Vice-Président : M. Mahmoud Soliman (Egypte)

Rapporteur : M. Abbas Safarian Nematabad (République islamique d'Iran)

Deuxième Commission

Présidente : Mme Jelena Vilus (Yougoslavie)

Vice-Président : M. Ken Fujishita (Japon)

Rapporteur : Mme Sylvia Strolz (Autriche)

Comité de rédaction

Président : M. P.C. Rao (Inde)

Membres : Allemagne, Chine, Egypte, Espagne, Etats-Unis d'Amérique, France, Guinée, Maroc, Mexique, Nigéria, Philippines, République socialiste soviétique d'Ukraine, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et Union des Républiques socialistes soviétiques.

Commission de vérification des pouvoirs

Président : M. Ross Hornby (Canada)

Membres : Argentine, Canada, Chine, Etats-Unis d'Amérique, Guinée, Lesotho, Iran (République islamique d'), Mexique et République socialiste soviétique d'Ukraine.

Secrétariat de la Conférence

M. Carl-August Fleischhauer, Secrétaire général adjoint aux affaires juridiques, Conseiller juridique, Bureau des affaires juridiques (représentant du Secrétaire général de l'ONU).

M. Eric E. Bergsten, Secrétaire de la CNUDCI et Chef du Service du droit commercial international du Bureau des affaires juridiques (Secrétaire exécutif de la Conférence).

M. Gerold Herrmann, Juriste hors classe, Service du droit commercial international, Bureau des affaires juridiques (Secrétaire exécutif assistant de la Conférence).

M. Kwame Opoku, Juriste hors classe, Office des Nations Unies à Vienne (Secrétaire de la Commission de vérification des pouvoirs).

M. Stephen R. Katz, Juriste, Division des questions juridiques générales, Bureau des affaires juridiques (Secrétaire de la première Commission).

M. Jernej Sekolec, Juriste, Service du droit commercial international, Bureau des affaires juridiques (Secrétaire assistant de la Conférence).

M. Simeon Sahaydachny, Juriste, Service du droit commercial international, Bureau des affaires juridiques (Secrétaire de la deuxième Commission).

M. R. S. Gabi, Juriste, Service du droit commercial international, Bureau des affaires juridiques (Secrétaire assistant de la Conférence).

M. Muna Ndulo, Juriste, Service du droit commercial international, Bureau des affaires juridiques (Secrétaire assistant de la Conférence).

M. Renaud Sorieul, Juriste, Service du droit commercial international, Bureau des affaires juridiques (Secrétaire assistant de la Conférence).

ORDRE DU JOUR*

1. Ouverture de la Conférence.
2. Election du Président.
3. Adoption de l'ordre du jour.
4. Adoption du règlement intérieur.
5. Election des Vice-Présidents de la Conférence et d'un Président pour chacune des grandes commissions.
6. Pouvoirs des représentants à la Conférence :
 - a) Nomination des membres de la Commission de vérification des pouvoirs;
 - b) Rapport de la Commission de vérification des pouvoirs.
7. Nomination des membres du Comité de rédaction.
8. Organisation des travaux.
9. Examen de la question de la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international conformément à la résolution 44/33 de l'Assemblée générale en date du 4 décembre 1989.
10. Adoption d'une convention et d'autres instruments jugés appropriés, et de l'Acte final de la Conférence.
11. Signature de l'Acte final, de la Convention et d'autres instruments.
12. Clôture de la Conférence.

* Tel qu'il a été adopté par la Conférence à sa deuxième séance plénière.

REGLEMENT INTERIEUR*

I. REPRESENTATION ET POUVOIRS

Composition des délégations

Article premier

La délégation de chaque Etat participant à la Conférence comprend un chef de délégation et autant d'autres représentants, représentants suppléants et conseillers qu'elle le juge nécessaire.

Suppléants et conseillers

Article 2

Le chef de délégation peut désigner un représentant suppléant ou un conseiller pour agir en qualité de représentant.

Pouvoirs

Article 3

Les pouvoirs des chefs de délégation et les noms des représentants, des suppléants et des conseillers sont communiqués dans les meilleurs délais au Secrétaire exécutif de la Conférence, si possible, 24 heures au plus tard après l'ouverture de la Conférence; ils peuvent lui être communiqués avant l'ouverture de la Conférence. Toute modification ultérieure de la composition des délégations est également communiquée au Secrétaire exécutif. Les pouvoirs doivent émaner soit du chef de l'Etat ou du chef du gouvernement, soit du ministre des affaires étrangères.

Commission de vérification des pouvoirs

Article 4

Une commission de vérification des pouvoirs comprenant neuf membres est nommée au début de la Conférence. Sa composition est fondée sur celle de l'Assemblée générale des Nations Unies à sa quarante-cinquième session. Elle examine les pouvoirs des délégations et fait immédiatement rapport à la Conférence.

Participation à titre provisoire à la Conférence

Article 5

En attendant que la Conférence statue sur leurs pouvoirs, les chefs de délégation ont le droit de participer provisoirement à la Conférence.

II. PRESIDENTS ET VICE-PRESIDENTS

Elections

Article 6

La Conférence élit parmi les chefs des délégations et les représentants des Etats participants un président et vingt-deux vice-présidents, un président pour chacune des grandes commissions prévues à l'article 46 et le président du Comité de rédaction prévu à l'article 47. Ces élections sont faites de manière à assurer le caractère représentatif du Bureau. La Conférence peut procéder de la même façon aux autres élections qu'elle juge nécessaires à l'accomplissement de sa tâche.

Pouvoirs généraux du Président

Article 7

1. Outre l'exercice des pouvoirs qui lui sont conférés en vertu d'autres dispositions du présent règlement, le Président préside les séances plénières de la Conférence, prononce l'ouverture et la clôture de chaque séance, dirige les débats, assure l'application du présent règlement, donne la parole, encourage les participants à s'accorder, informe le Bureau des efforts déployés en vue d'arriver à un accord général, met les questions aux voix et proclame les décisions. Le Président statue sur les motions d'ordre et, sous réserve des dispositions du présent règlement, règle entièrement les débats et y assure le maintien de l'ordre. Le Président peut proposer à la Conférence la clôture de la liste des orateurs, la limitation du temps de parole, la limitation du nombre d'interventions de chaque représentant sur une question, l'ajournement ou la clôture du débat et la suspension ou l'ajournement d'une séance.

* Tel qu'adopté par la Conférence à sa deuxième séance plénière. Il s'agit du règlement intérieur provisoire (A/CONF.152/3), auquel quelques modifications ont été apportées lors de la 4ème séance plénière.

2. Le Président, dans l'exercice de ses fonctions, demeure sous l'autorité de la Conférence.

Président par intérim

Article 8

1. Si le Président estime nécessaire de s'absenter pendant une séance ou une partie de séance, il désigne un vice-président pour le remplacer.

2. Un vice-président agissant en qualité de président a les mêmes pouvoirs et les mêmes devoirs que le Président.

Remplacement du Président

Article 9

Si le Président se trouve dans l'impossibilité de s'acquitter de ses fonctions, un nouveau président est élu.

Le Président ne prend pas part aux votes

Article 10

Le Président, ou un vice-président agissant en qualité de président, ne prend pas part aux votes de la Conférence, mais désigne un autre membre de sa délégation pour voter à sa place.

III. BUREAU

Composition

Article 11

Il est constitué un Bureau comprenant vingt-six membres, dont le Président et les Vice-Présidents de la Conférence, les présidents des grandes commissions et le Président du Comité de rédaction. Le Président de la Conférence ou, en son absence, l'un des vice-présidents désigné par lui, préside le Bureau.

Remplaçants

Article 12

Si le Président ou un vice-président de la Conférence doit s'absenter pendant une séance du Bureau, il peut désigner un membre de sa délégation pour siéger et voter à sa place au Bureau. Lorsqu'ils s'absentent, le Président d'une grande commission désigne, comme remplaçant, le Vice-Président de cette commission et le Président du Comité de rédaction désigne un membre de ce comité. Lorsqu'ils participent à une réunion du Bureau, les Vice-Présidents des grandes commissions et les membres du Comité de rédaction n'ont pas le droit de vote s'ils appartiennent à la même délégation qu'un autre membre du Bureau.

Fonctions

Article 13

Le Bureau assiste le Président dans la conduite générale des travaux de la Conférence et il en assure la coordination sous réserve des décisions de la Conférence.

IV. SECRETARIAT

Fonctions du Secrétaire général

Article 14

1. Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est le Secrétaire général de la Conférence. Lui ou son représentant agit en cette qualité à toutes les réunions de la Conférence et de ses commissions et comités.

2. Le Secrétaire général nomme un secrétaire exécutif de la Conférence et il fournit et dirige le personnel nécessaire à la Conférence et à ses commissions et comités.

Fonctions du Secrétariat

Article 15

Conformément au présent règlement, le secrétariat de la Conférence :

a) Assure l'interprétation des discours prononcés au cours des séances;

- b) Reçoit, traduit, reproduit et distribue les documents de la Conférence;
- c) Publie et distribue les documents officiels de la Conférence;
- d) Rédige et distribue les comptes rendus des séances publiques;
- e) Etablit des enregistrements sonores des séances et prend des dispositions en vue de leur conservation;
- f) Prend des dispositions concernant la garde et la conservation des documents de la Conférence dans les archives de l'Organisation des Nations Unies;
- g) D'une manière générale, exécute toutes autres tâches que la Conférence peut lui confier.

Déclarations du Secrétariat

Article 16

Dans l'exercice des fonctions décrites aux articles 14 et 15, le Secrétaire général ou tout membre du secrétariat désigné à cette fin, peut à tout moment faire, oralement ou par écrit, des déclarations sur toute question à l'examen.

V. OUVERTURE DE LA CONFERENCE

Président provisoire

Article 17

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies ou, en son absence, son représentant, ouvre la première séance de la Conférence et assure la présidence jusqu'à ce que la Conférence ait élu son président.

Décisions concernant l'organisation de la Conférence

Article 18

La Conférence, si possible à sa première séance : a) adopte son règlement intérieur; b) élit les membres de son Bureau et constitue ses organes subsidiaires; c) adopte son ordre du jour dont le texte est, jusqu'à son adoption, son ordre du jour provisoire; d) décide de l'organisation de ses travaux.

VI. CONDUITE DES DEBATS

Quorum

Article 19

Le Président peut déclarer la séance ouverte et permettre le déroulement du débat lorsqu'un tiers au moins des représentants des Etats participant à la Conférence sont présents. La présence de représentants de la majorité desdits Etats participants est requise pour la prise de toute décision.

Discours

Article 20

1. Nul ne peut prendre la parole à la Conférence sans avoir, au préalable, obtenu l'autorisation du Président. Sous réserve des dispositions des articles 21, 22, 24, 25 et 27, le Président donne la parole aux orateurs dans l'ordre où ils l'ont demandée. Le Secrétariat est chargé de dresser une liste de ces orateurs. Le Président peut rappeler à l'ordre un orateur dont les observations n'ont pas trait à la question examinée.

2. La Conférence peut limiter le temps de parole des orateurs et le nombre des interventions que les représentants peuvent faire sur une question. Avant qu'une décision n'intervienne, deux représentants peuvent prendre la parole en faveur d'une proposition tendant à fixer de telles limites et deux contre. Lorsque la durée des débats est limitée et qu'un orateur dépasse le temps qui lui est alloué, le Président le rappelle immédiatement à l'ordre.

Tour de priorité

Article 21

Le président ou le rapporteur d'une commission ou d'un comité, ou le représentant d'une sous-commission ou d'un sous-comité ou d'un groupe de travail, peuvent bénéficier d'un tour de priorité pour expliquer les conclusions de leur commission, comité, sous-commission, sous-comité ou groupe de travail.

Motions d'ordre

Article 22

Au cours de l'examen d'une question, tout représentant peut à tout moment présenter une motion d'ordre, sur laquelle le Président prend immédiatement une décision conformément au présent règlement. Tout représentant peut en appeler de la décision du Président. L'appel est immédiatement mis aux voix et, si elle n'est pas annulée par la majorité des représentants présents et votants, la décision du Président est maintenue. Le représentant qui présente une motion d'ordre ne peut, dans son intervention, traiter du fond de la question à l'examen.

Clôture de la liste des orateurs

Article 23

Au cours d'un débat, le Président peut donner lecture de la liste des orateurs et, avec l'assentiment de la Conférence, déclarer cette liste close.

Droit de réponse

Article 24

1. Nonobstant les dispositions de l'article 23, le Président accorde le droit de réponse à tout représentant d'un Etat participant à la Conférence qui le demande. Tout autre représentant peut se voir accorder la possibilité de répondre.

2. Les réponses faites en application du présent article le sont à la fin de la dernière séance de la journée, ou à la conclusion de l'examen de la question dont il s'agit si elle intervient plus tôt.

3. Aucune délégation ne devrait, au cours d'une même séance, intervenir plus de deux fois par question au titre du droit de réponse.

4. Pour chaque délégation, chaque question et chaque séance, la durée des interventions faites au titre du droit de réponse est limitée à cinq minutes pour la première et à trois minutes pour la seconde.

Ajournement du débat

Article 25

Sous réserve des dispositions de l'article 38, un représentant peut à tout moment demander l'ajournement du débat sur la question à l'examen. Outre l'auteur de la motion, deux représentants peuvent prendre la parole en faveur de l'ajournement, et deux contre, après quoi sous réserve des dispositions de l'article 28, la motion est immédiatement mise aux voix.

Clôture du débat

Article 26

Sous réserve des dispositions de l'article 38, un représentant peut à tout moment demander la clôture du débat sur la question à l'examen, même si d'autres représentants ont manifesté le désir de prendre la parole. L'autorisation de prendre la parole au sujet de la clôture du débat n'est accordée qu'à deux orateurs opposés à la clôture, après quoi, sous réserve des dispositions de l'article 28, la motion est immédiatement mise aux voix.

Suspension ou ajournement de la séance

Article 27

Sous réserve des dispositions de l'article 38, un représentant peut à tout moment demander la suspension ou l'ajournement de la séance. Les motions en ce sens ne sont pas examinées mais, sous réserve des dispositions de l'article 28, sont immédiatement mises aux voix.

Ordre des motions

Article 28

Les motions suivantes ont priorité, dans l'ordre indiqué ci-après, sur toutes les propositions ou autres motions présentées :

- a) Suspension de la séance;
- b) Ajournement de la séance;
- c) Ajournement du débat sur la question à l'examen;
- d) Clôture du débat sur la question à l'examen.

Proposition de base

Article 29

Le projet de Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international [Documents officiels de l'Assemblée générale, quarante-quatrième session, Supplément N° 17 (A/44/17, annexe I)] (le projet de convention est reproduit dans le document A/CONF.152/5) constitue la proposition de base soumise à l'examen de la Conférence. Les autres propositions sont celles présentées à la Conférence conformément à l'article 30.

Autres propositions et amendements

Article 30

Les autres propositions et les amendements sont normalement présentés par écrit au Secrétaire exécutif de la Conférence qui en assure la distribution à toutes les délégations. En règle générale, aucune proposition n'est examinée ni mise aux voix à une séance de la Conférence si le texte n'en a pas été distribué à toutes les délégations au plus tard la veille de la séance. Le Président peut cependant autoriser la discussion et l'examen d'amendements, même si ces amendements n'ont pas été distribués ou ne l'ont été que le jour-même.

Décisions sur la compétence

Article 31

Sous réserve des dispositions de l'article 22, toute motion tendant à ce qu'il soit statué sur la compétence de la Conférence à examiner une question ou à adopter une proposition qui lui est soumise est mise aux voix avant l'examen de la question ou avant qu'une décision ne soit prise sur la proposition en cause.

Retrait d'une proposition ou d'une motion

Article 32

Une proposition ou une motion qui n'a pas encore été mise aux voix peut, à tout moment, être retirée par son auteur, à condition qu'elle n'ait pas été modifiée. Une proposition ou une motion qui est ainsi retirée peut être présentée à nouveau par tout représentant.

Nouvel examen des propositions

Article 33

Lorsqu'une proposition a été adoptée ou rejetée, elle ne peut être examinée à nouveau sauf décision contraire de la Conférence, prise à la majorité des deux tiers des représentants présents et votants. L'autorisation de prendre la parole à l'occasion de la motion tendant à un nouvel examen n'est accordée qu'à deux orateurs opposés à la motion, après quoi elle est immédiatement mise aux voix.

VII. PRISE DES DECISIONS

Droit de vote

Article 34

Chaque Etat représenté à la Conférence a une voix.

Majorité requise

Article 35

1. Les décisions de la Conférence pour toutes les questions de fond sont prises à la majorité des deux tiers des Etats participants présents et votants.

2. Les décisions de la Conférence sur toutes les questions de procédure sont prises à la majorité des Etats participants présents et votants.

3. Si le problème est soulevé de savoir si une question est de procédure ou de fond, le Président de la Conférence tranche. Tout appel de la décision est mis aux voix immédiatement et la décision du Président est maintenue si elle n'est pas annulée par la majorité des Etats participants présents et votants.

4. En cas de partage égal des voix, la proposition ou la motion est réputée rejetée.

Sens de l'expression "Etats participants présents et votants"

Article 36

Aux fins du présent règlement, l'expression "Etats participants présents et votants" s'entend des Etats participants présents votant pour ou contre. Les Etats participants qui s'abstiennent de voter sont considérés comme non-votants.

Mode de scrutin

Article 37

Sauf dans les cas prévus à l'article 44, la Conférence vote normalement à main levée, mais tout représentant peut demander le vote par appel nominal, auquel cas l'appel est fait dans l'ordre alphabétique anglais des noms des Etats participant à la Conférence, en commençant par la délégation dont le nom est tiré au sort par le Président. Dans tous les votes par appel nominal, on appelle chaque Etat, et son représentant répond "oui", "non" ou "abstention".

Règles à observer pendant le vote

Article 38

Lorsque le Président a annoncé que le vote commence, aucun représentant ne peut interrompre le vote, sauf pour présenter une motion d'ordre ayant trait à la manière dont s'effectue le vote.

Explications de vote

Article 39

Les représentants peuvent prendre la parole brièvement, à seule fin d'expliquer leur vote, soit avant que le vote ne commence, soit après qu'il a pris fin. Le Président peut limiter la durée de ces explications. Le représentant d'un Etat qui est l'auteur d'une proposition ou d'une motion ne peut pas expliquer son vote sur cette proposition ou cette motion, sauf si elle a été modifiée.

Division des propositions

Article 40

Tout représentant peut demander que des parties d'une proposition soient mises aux voix séparément. Si un représentant y fait objection, la motion de division est mise aux voix. L'autorisation de prendre la parole au sujet de la motion n'est accordée qu'à deux représentants favorables à la division et à deux représentants qui y sont opposés. Si la motion est acceptée, les parties de la proposition qui sont adoptées par la suite sont mises aux voix en bloc. Si toutes les parties du dispositif de la proposition sont rejetées, la proposition est considérée comme rejetée dans son ensemble.

Amendements

Article 41

Une proposition est considérée comme un amendement à une autre proposition si son objet se borne à modifier ladite proposition par ajout ou suppression, ou par révision partielle. Sauf indication contraire, dans le présent règlement, le terme "proposition" s'entend également des amendements.

Ordre de vote sur les amendements

Article 42

Lorsqu'une proposition fait l'objet d'un amendement, l'amendement est mis aux voix en premier lieu. Si une proposition fait l'objet de deux amendements ou plus, la Conférence vote d'abord sur l'amendement qui s'éloigne le plus, quant au fond, de la proposition initiale, puis sur l'amendement qui, après celui-ci, s'éloigne le plus de ladite proposition, et ainsi de suite jusqu'à ce que tous les amendements aient été mis aux voix. Toutefois, lorsque l'adoption d'un amendement implique nécessairement le rejet d'un autre amendement, ce dernier n'est pas mis aux voix. Si un ou plusieurs amendements sont adoptés, il est ensuite procédé au vote sur la proposition modifiée.

Ordre de vote sur les propositions

Article 43

1. Si au moins deux propositions autres que des amendements portent sur la même question, la Conférence, à moins qu'elle n'en décide autrement, vote sur ces propositions dans l'ordre dans lequel elles ont été soumises. Après chaque vote, la Conférence peut décider si elle votera sur la proposition suivante.

2. Les propositions révisées sont mises aux voix dans l'ordre dans lequel les propositions initiales ont été soumises, à moins que le texte révisé s'écarte considérablement de la proposition initiale. Dans ce cas, la proposition initiale est considérée comme retirée et la proposition révisée est traitée comme une proposition nouvelle.

3. Toute motion tendant à ce que la Conférence ne se prononce pas sur une proposition est mise aux voix avant tout vote sur cette proposition.

Elections

Article 44

Toutes les élections ont lieu au scrutin secret, à moins qu'en l'absence d'objection la Conférence décide d'élire sans vote un candidat ou une liste de candidats, ayant fait l'objet d'un accord.

Article 45

1. Si un ou plusieurs sièges doivent être pourvus par voie d'élection en même temps et dans les mêmes conditions, les candidats, dont le nombre ne doit pas excéder celui des sièges à pourvoir, qui obtiennent au premier tour la majorité des suffrages exprimés et le plus grand nombre de voix sont élus.

2. Si le nombre des candidats ainsi élus est inférieur au nombre des sièges à pourvoir, on procède à d'autres tours de scrutin afin de pourvoir les sièges encore vacants.

VIII. COMMISSIONS ET COMITES

Grandes commissions, sous-commissions et groupes de travail

Article 46

1. La Conférence constitue deux grandes commissions (la "Première Commission" et la "Deuxième Commission") qui peuvent chacune constituer des sous-commissions ou des groupes de travail. Tous les Etats participant à la Conférence sont membres des grandes commissions.

2. La Conférence décide des questions renvoyées pour examen à chacune des grandes commissions. Le Bureau peut, à la demande du président d'une grande commission, modifier la répartition des tâches entre les grandes commissions.

Comité de rédaction

Article 47

1. La Conférence constitue un comité de rédaction composé d'un président, élu conformément à l'article 6, et de 14 membres nommés par la Conférence sur proposition du Bureau. Le Rapporteur de chacune des grandes commissions peut participer ès qualités, sans droit de vote, aux travaux du Comité de rédaction.

2. Le Comité de rédaction examine les projets d'articles qui lui sont renvoyés par les grandes commissions. En outre, il rédige des projets et donne des avis sur des points de rédaction quand il en est prié par la Conférence ou les grandes commissions. Il coordonne et revoit la rédaction de tous les textes adoptés, et fait rapport selon le cas à la Conférence ou à la grande commission intéressée.

Bureaux

Article 48

1. Chacune des grandes commissions a un bureau composé d'un président, d'un vice-président et d'un rapporteur. Les autres organes subsidiaires ont un président et le bureau qu'ils jugent nécessaire.

2. Sauf dans les cas prévus aux articles 6 et 11, chaque commission, comité, sous-commission, sous-comité et groupe de travail élit son propre bureau.

Quorum

Article 49

1. Le Président d'une grande commission peut déclarer la séance ouverte et permettre le déroulement du débat lorsqu'un quart au moins des représentants des Etats participant à la Conférence sont présents. La présence de représentants de la majorité desdits Etats participants est requise pour la prise de toute décision.

2. Dans les autres commissions, comités, sous-commissions, sous-comités et groupes de travail, le quorum est constitué par la majorité des représentants.

Autres commissions et comités

Article 50

1. Outre le Bureau, la Commission de vérification des pouvoirs, les grandes commissions et le Comité de rédaction, la Conférence peut constituer les commissions, comités et groupes de travail qu'elle juge nécessaires pour l'accomplissement de sa tâche.

2. Chaque commission ou comité peut constituer des sous-commissions ou sous-comités et des groupes de travail.

Article 51

1. Les membres des commissions, comités et groupes de travail de la Conférence visés au paragraphe 1 de l'article 50 sont nommés par le Président, à moins que la Conférence n'en décide autrement.

2. Les membres des sous-commissions, sous-comités et groupes de travail des commissions et comités sont nommés par le président de la commission ou du comité intéressés, à moins que ladite commission ou ledit comité en décide autrement.

Bureau, conduite des débats et vote

Article 52

Les règles énoncées aux chapitres II, VI (à l'exception de l'article 19) et VII ci-dessus s'appliquent, mutatis mutandis, aux débats des commissions, comités, sous-commissions, sous-comités ou groupes de travail, si ce n'est que :

a) Les présidents des commissions (autres que les grandes commissions), comités, sous-commissions, sous-comités et groupes de travail ont le droit de vote; et que

b) Les décisions des commissions, comités, sous-commissions, sous-comités et groupes de travail sont prises à la majorité des Etats participants présents et votants, sous réserve des dispositions de l'article 33.

IX. LANGUES ET COMPTES RENDUS

Langues de la Conférence

Article 53

L'anglais, l'arabe, le chinois, l'espagnol, le français et le russe sont les langues de la Conférence.

Interprétation

Article 54

1. Les interventions faites dans une langue de la Conférence sont interprétées dans les autres langues de la Conférence.

2. Tout représentant peut prendre la parole dans une langue autre que celles de la Conférence si la délégation intéressée fait assurer l'interprétation dans une des langues de la Conférence.

Comptes rendus et enregistrement sonore des séances

Article 55

1. Il est établi des comptes rendus analytiques des séances plénières de la Conférence et des séances des grandes commissions dans les langues de la Conférence. En règle générale, ces comptes rendus sont, aussitôt que possible, distribués simultanément dans toutes les langues de la Conférence à tous les représentants, qui informent le Secrétariat, dans un délai de cinq jours ouvrables à compter du jour de la distribution du compte rendu, de toutes modifications qu'ils souhaitent y voir apporter.

2. Le Secrétariat établit des enregistrements sonores des séances de la Conférence, des grandes commissions et du Comité de rédaction. Il établit également des enregistrements sonores des débats des autres commissions, comités, sous-commissions, sous-comités ou groupes de travail lorsque l'organe intéressé en décide ainsi.

Langues des documents officiels

Article 56

Les documents officiels sont publiés dans les langues de la Conférence.

X. SEANCES PUBLIQUES ET SEANCES PRIVEES

Séances plénières et séances des grandes commissions

Article 57

Les séances plénières de la Conférence et les séances des grandes commissions sont publiques, à moins que l'organe intéressé n'en décide autrement. Toutes les décisions adoptées à une séance plénière privée de la Conférence sont annoncées peu après en séance plénière publique.

Autres séances

Article 58

En règle générale, les séances du Bureau, du Comité de rédaction, des sous-commissions et sous-comités ou des groupes de travail sont privées.

XI. AUTRES PARTICIPANTS ET OBSERVATEURS

Représentants d'organisations qui ont été invitées à titre permanent par l'Assemblée générale à participer en qualité d'observateurs aux sessions et travaux de toutes les conférences internationales convoquées sous les auspices de l'Assemblée générale

Article 59

Les représentants des organisations qui ont été invitées à titre permanent par l'Assemblée générale à participer aux sessions et aux travaux de toutes les conférences internationales convoquées sous les auspices de l'Assemblée peuvent, conformément à la résolution 3237 (XXIX) de l'Assemblée générale, en date du 22 novembre 1974, participer en qualité d'observateurs, sans droit de vote, aux délibérations de la Conférence, de ses grandes commissions et, selon qu'il convient, des autres commissions, comités, sous-commissions, sous-comités ou groupes de travail.

Représentants de mouvements de libération nationale

Article 60

Les représentants des mouvements de libération nationale reconnus par l'Organisation de l'unité africaine dans sa région peuvent, conformément à la résolution 3280 (XXIX) de l'Assemblée générale, en date du 10 décembre 1974, participer en qualité d'observateurs, sans droit de vote, aux délibérations de la Conférence, de ses grandes commissions et, selon qu'il convient, des autres commissions, comités, sous-commissions, sous-comités ou des groupes de travail sur toute question intéressant particulièrement ces mouvements.

Représentants des institutions spécialisées 1/

Article 61

Les représentants désignés par les institutions spécialisées peuvent participer, sans droit de vote, aux délibérations de la Conférence, de ses grandes commissions et, selon qu'il convient, des autres commissions, comités, sous-commissions, sous-comités ou des groupes de travail sur les questions relevant de leur domaine d'activité.

Représentants d'autres organisations intergouvernementales

Article 62

Les représentants désignés par d'autres organisations intergouvernementales invitées à la Conférence peuvent participer en tant qu'observateurs, sans droit de vote, aux délibérations de la Conférence, de ses grandes commissions et, selon qu'il convient, des autres commissions, comités, sous-commissions, sous-comités ou des groupes de travail sur les questions relevant de leur domaine d'activité.

1/ Aux fins du présent règlement, l'expression "institution spécialisée" désigne aussi l'Agence internationale de l'énergie atomique et l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce.

Représentants des organes des Nations Unies intéressés

Article 63

Les représentants désignés par les organes des Nations Unies intéressés peuvent participer en qualité d'observateurs, sans droit de vote, aux délibérations de la Conférence, de ses grandes commissions et, selon qu'il convient, des autres commissions, comités, sous-commissions, sous-comités ou des groupes de travail sur les questions relevant de leur domaine d'activité.

Déclarations écrites

Article 64

Les déclarations écrites soumises par les représentants désignés visés aux articles 59 à 63 sont distribuées par le Secrétariat à toutes les délégations dans les quantités et dans les langues dans lesquelles elles lui ont été fournies au lieu de la Conférence.

XII. SUSPENSION ET AMENDEMENT DU REGLEMENT INTERIEUR

Modalités de suspension

Article 65

La Conférence peut suspendre l'application de tout article du présent règlement à condition que la proposition de suspension ait été présentée 24 heures à l'avance; cette condition peut être écartée si aucun représentant ne s'y oppose. La suspension n'a lieu que dans un but exprès et déclaré; elle est limitée à la durée nécessaire pour atteindre ce but.

Modalités d'amendement

Article 66

Le présent règlement peut être modifié par une décision de la Conférence prise à la majorité des deux tiers des représentants présents et votants, après rapport du Bureau sur la modification proposée.

REPERTOIRE DES DOCUMENTS DE LA CONFERENCE

<u>Cote</u>	<u>Titre</u>	<u>Observations</u>	<u>Page</u>
<u>Documents de la Conférence plénière</u>			
A/CONF.152/1	Extraits de la résolution 44/33 de l'Assemblée générale datée du 4 décembre 1989 concernant la Conférence des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international		
A/CONF.152/2	Ordre du jour provisoire	Adopté sans modifications lors de la deuxième séance plénière de la Conférence	
A/CONF.152/3	Règlement intérieur provisoire	Adopté sans modifications lors de la deuxième séance plénière de la Conférence, puis quelques modifications adoptées lors de la quatrième séance plénière	
A/CONF.152/4	Méthodes de travail et procédures de la Conférence : mémorandum du Secrétaire général		
A/CONF.152/5	Texte d'un projet de convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international approuvé par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international		23
A/CONF.152/6	Historique du projet de convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international		22
A/CONF.152/7 et Add.1 et Corr.1 et Add.2	Compilation des observations et propositions d'Etats et d'organisations internationales relatives au projet de convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international		31
A/CONF.152/8/ Rev.1*	Rapport de la Commission de vérification des pouvoirs		21
A/CONF.152/9	Rapport de la première Commission		54
A/CONF.152/10 et Add.1	Rapport de la deuxième Commission		80
A/CONF.152/11	Articles premier à 16 de la Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international tels qu'ils ont été adoptés par la première Commission		87
A/CONF.152/12	Articles 17 à 25 du projet de Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international tels qu'ils ont été établis par le Comité de rédaction et approuvés par la deuxième Commission		92
A/CONF.152/13	Acte final de la Conférence des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international et Convention des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux dans le transport international		103
A/CONF.152/14	Documents officiels de la Conférence des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international : documents de la Conférence et comptes rendus analytiques des séances plénières et des séances des grandes commissions	Publication des Nations Unies, Numéro de vente F.93.XI.3	

* Nouveau tirage pour raisons techniques.

<u>Cote</u>	<u>Titre</u>	<u>Observations</u>	<u>Page</u>
A/CONF.152/L.1	Projet d'Acte final de la Conférence des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international	Adopté avec quelques modifications lors de la huitième séance plénière de la Conférence puis rediffusé sous la cote A/CONF.152/13	
A/CONF.152/L.2	Chine : titre de la Convention		101
A/CONF.152/L.3	Chine : Article 9		101
A/CONF.152/L.4	Pays-Bas, Royaume Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord : article 22, paragraphe 1		101
A/CONF.152/L.5	Allemagne, Australie, Italie, Japon : article premier, alinéa a)		101
A/CONF.152/L.6	Chine, Espagne, Etats-Unis d'Amérique, Mexique, Union des Républiques socialistes soviétiques : préambule		102
A/CONF.152/L.7	Etats-Unis d'Amérique : article 21		102
A/CONF.152/SR.1-9 [incorporant les rectifications apportées]	Compte rendu analytique des séances plénières de la Conférence		115
<u>Documents de la première Commission</u>			
A/CONF.152/C.1/L.1	Ordre du jour provisoire		
A/CONF.152/C.1/L.2/ Rev.1 et Add.1 à 9	Projet de rapport de la première Commission		
A/CONF.152/C.1/L.3	Allemagne : article 8, paragraphe 1		
A/CONF.152/C.1/L.4	Etats-Unis d'Amérique : article premier, alinéa b)		
A/CONF.152/C.1/L.5	Etats-Unis d'Amérique : article premier		
A/CONF.152/C.1/L.6	Allemagne : article premier		
A/CONF.152/C.1/L.7	Etats-Unis d'Amérique : article 2 (et art. 15)		
A/CONF.152/C.1/L.8	Allemagne : article 2, paragraphe 1		
A/CONF.152/C.1/L.9	Allemagne : article 3		
A/CONF.152/C.1/L.10	Etats-Unis d'Amérique : article 4, paragraphe 4		
A/CONF.152/C.1/L.11	Allemagne : article 5		
A/CONF.152/C.1/L.12	Allemagne : article 6		
A/CONF.152/C.1/L.13	Allemagne : article 6 <u>bis</u>		
A/CONF.152/C.1/L.14	Etats-Unis d'Amérique : article 7, paragraphe 3		
A/CONF.152/C.1/L.15	Etats-Unis d'Amérique : article 10		
A/CONF.152/C.1/L.16	Allemagne : article 10		
A/CONF.152/C.1/L.17	Allemagne : article 12, alinéa 2 b)		
A/CONF.152/C.1/L.18	Etats-Unis d'Amérique : article 12, paragraphe 2		
A/CONF.152/C.1/L.19	Japon : article premier, alinéa a)		
A/CONF.152/C.1/L.20	Espagne : article 5		
A/CONF.152/C.1/L.21	Espagne : article 9		
A/CONF.152/C.1/L.22	Espagne : article 13, paragraphe 1		

<u>Cote</u>	<u>Titre</u>	<u>Observations</u>	<u>Page</u>
A/CONF.152/C.1/L.23	Pays-Bas : article premier		
A/CONF.152/C.1/L.24	Pays-Bas : article 5		
A/CONF.152/C.1/L.25	Pays-Bas : article 8, paragraphe 1		
A/CONF.152/C.1/L.26	Japon : article 4, paragraphe 1 <u>bis</u>		
A/CONF.152/C.1/L.27	Japon : article 6, alinéa 1 c) <u>bis</u>		
A/CONF.152/C.1/L.28	Suède : article premier		
A/CONF.152/C.1/L.29	Belgique : article premier, alinéa a)		
A/CONF.152/C.1/L.30	Belgique : article 20		
A/CONF.152/C.1/L.31	Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord : proposition de nouvel article	Examinée avec l'article premier	
A/CONF.152/C.1/L.32	Egypte : article 2		
A/CONF.152/C.1/L.33	Belgique : article 3		
A/CONF.152/C.1/L.34	Mexique : article 3		
A/CONF.152/C.1/L.35	Mexique : article 4		
A/CONF.152/C.1/L.36	Finlande : article 3		
A/CONF.152/C.1/L.37	Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord : article premier		
A/CONF.152/C.1/L.38	Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord : article 3		
A/CONF.152/C.1/L.39	Belgique : article 5, paragraphe 5 (nouveau paragraphe)		
A/CONF.152/C.1/L.40	Belgique : article 9		
A/CONF.152/C.1/L.41	Japon : article 11, paragraphe 2		
A/CONF.152/C.1/L.42	Egypte : article 5, paragraphe 2		
A/CONF.152/C.1/L.43	Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord : article 4		
A/CONF.152/C.1/L.44 et Rev.1	Groupe de travail spécial : article premier (nouvel alinéa)		
A/CONF.152/C.1/L.45	Yougoslavie : article 6, paragraphe 4		
A/CONF.152/C.1/L.46	Turquie : article 11, paragraphe 2		
A/CONF.152/C.1/L.47	Turquie : article 12, paragraphe 1		
A/CONF.152/C.1/L.48	Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord : proposition de nouvel article	Examinée avec l'article 20	
A/CONF.152/C.1/L.49	Maroc : article 5		
A/CONF.152/C.1/L.50	Programme des Nations Unies pour l'environnement : article 9		
A/CONF.152/C.1/L.51	Maroc : article 6, alinéa 1 b)		
A/CONF.152/C.1/L.52	Maroc : article 11		
A/CONF.152/C.1/L.53	Maroc : article 12		
A/CONF.152/C.1/L.54	Maroc : article 10, paragraphes 3 et 4		
A/CONF.152/C.1/L.55	Finlande : article 9		

<u>Cote</u>	<u>Titre</u>	<u>Observations</u>	<u>Page</u>
A/CONF.152/C.1/L.56 et Rev.1	Australie : article premier (nouvel alinéa)		
A/CONF.152/C.1/L.57	Australie : article 15		
A/CONF.152/C.1/L.58	Egypte : article 12		
A/CONF.152/C.1/L.59	Pays-Bas : article 20		
A/CONF.152/C.1/L.60	Iran (République islamique d') : article 20		
A/CONF.152/C.1/L.61	Belgique : article premier, alinéa a)		
A/CONF.152/C.1/L.62	Rapport du Comité de rédaction à la première Commission : articles premier à 16		
A/CONF.152/C.1/SR.1 à 18	Comptes rendus analytiques des séances de la première Commission		135

Documents de la deuxième Commission

A/CONF.152/C.2/L.1	Ordre du jour provisoire		
A/CONF.152/C.2/L.2 et Add.1 à 3	Projet de rapport de la deuxième Commission		
A/CONF.152/C.2/L.3	Etats-Unis d'Amérique : article 22, paragraphe 1		
A/CONF.152/C.2/L.4	Allemagne : article 22, paragraphe 1		
A/CONF.152/C.2/L.5	Pays-Bas : article 22, paragraphe 1		
A/CONF.152/C.2/L.6	Japon : article 21, paragraphes 1 et 4		
A/CONF.152/C.2/L.7	Canada : article 19, paragraphe 3		
A/CONF.152/C.2/L.8	Philippines : article 21		
A/CONF.152/C.2/L.9	Rapport du Comité de rédaction à la deuxième Commission : clauses finales, articles 17 à 25.		
A/CONF.152/C.2/SR.1 à 4 [incorporant les rectifications apportées]	Comptes rendus analytiques des séances de la deuxième Commission		221

Documents de la Commission de vérification des pouvoirs

A/CONF.152/CC/L.1	Ordre du jour provisoire		
-------------------	--------------------------	--	--

Documents du Comité de rédaction

A/CONF.152/DC/L.1	Ordre du jour provisoire		
A/CONF.152/DC/L.2	Projet de Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international : modifi- cations apportées aux articles premier, 3, 4, 5 et 6 par la première Commission à la date du 8 avril 1991		94
A/CONF.152/DC/L.3	Texte du projet de Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international tel qu'il a été approuvé par le Comité de rédaction le 9 avril 1991 : articles premier, 3, 4 et 5		95

<u>Cote</u>	<u>Titre</u>	<u>Observations</u>	<u>Page</u>
A/CONF.152/DC/L.4	Texte du projet de Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international : modifications adoptées par la deuxième Commission pour les articles 18, 19, 21, 23 et 25		96
A/CONF.152/DC/L.5 et Corr.1	Texte du projet de Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international tel qu'il a été approuvé par le Comité de rédaction le 9 avril 1991 : articles 4, 6 à 9, 17, 18, 21 à 25		97
A/CONF.152/DC/L.6	Texte du projet de Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international : modifications adoptées par la deuxième Commission pour les articles 19 et 21		100
A/CONF.152/CC/INF.1	Etat des pouvoirs des représentants à la Conférence des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international : mémorandum préparé par le Secrétariat		
A/CONF.152/INF.1 et Rev.1	Liste des participants		

Première partie

DOCUMENTS DE LA CONFERENCE



PROPOSITIONS, RAPPORTS ET AUTRES DOCUMENTS

A. RAPPORT DE LA COMMISSION DE VERIFICATION DES POUVOIRS

Document A/CONF.152/8/Rev.1*

[Original : anglais]
[18 avri] 1991]

1. A sa 4ème séance plénière, le 5 avril 1991, la Conférence a nommé, conformément à l'article 4 de son règlement intérieur, une Commission de vérification des pouvoirs composée des Etats suivants : Argentine, Canada, Chine, Etats-Unis d'Amérique, Guinée, Iran (République islamique d'**)*, Lesotho, Mexique et République socialiste soviétique d'Ukraine.

2. La Commission de vérification des pouvoirs a tenu une séance le 15 avril 1991.

3. M. Ross Hornby (Canada) a été élu président de la Commission à l'unanimité.

4. La Commission était saisie d'un mémorandum du Secrétaire général de la Conférence daté du 10 avril 1991 sur l'état des pouvoirs des représentants des Etats participant à la Conférence des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international. Des renseignements supplémentaires à ce propos, qui ont été reçus par le Secrétaire général de la Conférence après la publication du mémorandum, ont été présentés à la Commission par son Secrétaire. Sur la base des renseignements dont elle disposait, la Commission a noté qu'au 15 avril 1991 :

a) Les représentants des 30 Etats ci-après participant à la Conférence avaient soumis des pouvoirs officiels émanant du chef de l'Etat ou du chef du gouvernement ou du ministre des affaires étrangères, conformément à l'article 3 du règlement intérieur de la Conférence : Allemagne, Australie, Autriche, Bulgarie, Canada, Chine, Danemark, Egypte, Espagne, Finlande, France, Gabon, Guinée, Inde, Iran (République islamique d'), Israël, Jamahiriya arabe libyenne, Japon, Lesotho, Maroc, Mexique, Pays-Bas, République socialiste soviétique de Biélorussie, République socialiste soviétique d'Ukraine, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Suède, Suisse, Thaïlande, Union des Républiques socialistes soviétiques et Yougoslavie;

b) Les pouvoirs des représentants des trois Etats ci-après, émanant du chef de l'Etat ou du chef du gouvernement ou du ministre des affaires étrangères, avaient été communiqués au Secrétaire général de la Conférence par télégramme ou fac-similé : Argentine, Italie et Philippines;

c) La désignation des représentants des 15 Etats ci-après avait été communiquée au Secrétaire général de la Conférence par lettre, note verbale ou télégramme de leur représentant permanent ou mission permanente auprès de l'Organisation des Nations Unies (Genève, New York ou Vienne) ou de leur ambassade à Vienne : Arabie saoudite, Belgique, Bolivie, Brésil, Chili, Emirats arabes unis, Etats-Unis d'Amérique, Indonésie, Iraq, Nigéria, Oman, République de Corée, Turquie, Viet Nam et Yémen.

5. Le Président a proposé à la Commission d'adopter le projet de résolution suivant :

"La Commission de vérification des pouvoirs,

Ayant examiné les pouvoirs des représentants à la Conférence des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international mentionnés au paragraphe 4 de son rapport,

1. Accepte les pouvoirs des représentants des Etats désignés aux alinéas a), b) et c) du paragraphe 4 de son rapport;

2. Recommande à la Conférence d'approuver le rapport de la Commission de vérification des pouvoirs."

6. Le projet de résolution proposé par le Président a été adopté sans vote par la Commission.

7. Par la suite, le Président a proposé à la Commission de recommander à la Conférence d'adopter un projet de résolution (voir par. 9 ci-dessous). La proposition a été approuvée sans vote par la Commission.

8. Vu ce qui précède, le présent rapport est soumis à la Conférence.

9. La Commission de vérification des pouvoirs recommande à la Conférence d'adopter le projet de résolution ci-après :

* Nouveau tirage pour raisons techniques.

** A sa 5ème séance plénière, la Conférence a élu la République islamique d'Iran en remplacement de l'Arabie saoudite, qui avait été élue à la 4ème séance plénière mais n'a pu participer aux travaux de la Commission.

"Pouvoirs des représentants à la Conférence des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international"

La Conférence,

Ayant examiné le rapport de la Commission de vérification des pouvoirs,

Approuve le rapport de la Commission de vérification des pouvoirs."

B. HISTORIQUE DU PROJET DE CONVENTION SUR LA RESPONSABILITE
DES EXPLOITANTS DE TERMINAUX DE TRANSPORT
DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL

Document A/CONF.152/6

[Original : anglais]
[26 juillet 1990]

1. Le projet de convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international, établi par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI), tire son origine des travaux effectués par l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) sur la question des contrats de dépôt et d'entrepôt. Cette question avait été inscrite au programme de travail d'UNIDROIT en 1960, dans le contexte des opérations de transport combiné, où s'était faite plus particulièrement ressentir l'absence de règles uniformes concernant la responsabilité des personnes chargées de la garde des marchandises avant, pendant ou après les opérations de transport (résolution N° 9 adoptée le 22 avril 1960 par le Conseil de direction d'UNIDROIT; figurant en annexe aux minutes de la quarantième session du Conseil de direction 1/.

2. Sur la base d'études techniques établies pour UNIDROIT et d'enquêtes effectuées auprès des gouvernements et des organisations internationales intéressées afin de déterminer s'il était opportun et possible de poursuivre les travaux sur cette question, le Conseil de direction d'UNIDROIT, à sa cinquante-sixième session en 1977, a décidé de constituer un comité d'étude chargé d'élaborer des règles uniformes sur le contrat d'entrepôt 2/. En 1982, le comité d'étude avait établi un avant-projet de convention sur les exploitants de terminaux de transport, accompagné d'un rapport explicatif établi par le Secrétariat d'UNIDROIT, qui a été approuvé par le Conseil de direction d'UNIDROIT à sa soixante-deuxième session, en mai 1983 3/.

3. Entre-temps, à la suite de contacts exploratoires officiels entre les Secrétariats d'UNIDROIT et de la CNUDCI, le Secrétaire de la CNUDCI a informé le Conseil de direction d'UNIDROIT, à sa soixante et unième session (1982), de l'intérêt que portait la Commission à cette question. Cet intérêt tenait au rapport étroit existant entre cette question et les conventions internationales relatives au transport de marchandises, notamment la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, 1978, qui avait été élaborée par la Commission, ainsi qu'à l'importance du sujet pour beaucoup de pays en développement (A/CN.9/225 et Corr.1, note 10). A ses quinzième (1982) et seizième (1983) sessions, la Commission a été informée par l'observateur d'UNIDROIT que cette organisation souhaitait coopérer avec la Commission dans le cadre des travaux relatifs à l'élaboration d'un projet de convention sur la question 4/.

4. A sa seizième session, la Commission a décidé d'inclure la question des exploitants de terminaux de transport dans son programme de travail, de prier UNIDROIT de lui transmettre pour examen son avant-projet de convention et de confier à un groupe de travail la préparation de règles uniformes sur la question 5/. A sa dix-septième session (1984), la Commission était saisie du texte de l'avant-projet de convention et elle a décidé de confier l'élaboration des règles uniformes à son Groupe de travail des pratiques en matière de contrats internationaux, qui réunit tous les Etats membres de la Commission 6/.

1/ Voir UNIDROIT, minutes du Conseil de direction, quarantième session (document d'UNIDROIT C.D. XL UNIDROIT 1960), annexe.

2/ Voir UNIDROIT, minutes du Conseil de direction, cinquante-sixième session (document d'UNIDROIT C.D. cinquante-sixième session UNIDROIT 1977), p. 35 de la version anglaise, p. 38 de la version française.

3/ Voir UNIDROIT, minutes du Conseil de direction, soixante-deuxième session (document d'UNIDROIT C.D. soixante-deuxième session UNIDROIT 1983), p. 38.

4/ Voir Documents officiels de l'Assemblée générale, trente-septième session, Supplément N° 17 (A/37/17, par. 105; et ibid., trente-huitième session, Supplément N° 17 (A/38/17), par. 110.

5/ Ibid., trente-huitième session, Supplément N° 17 (A/38/17), par. 115.

6/ Ibid., trente-neuvième session, Supplément N° 17 (A/39/17), par. 113.

5. Le Groupe de travail a consacré ses huitième, neuvième, dixième et onzième sessions à l'élaboration des règles uniformes (A/CN.9/260, 275, 287 et 298). Au fur et à mesure de l'élaboration de ces règles uniformes par le Groupe de travail, leur champ d'application, qui, au sein d'UNIDROIT, était limité à l'entreposage, s'est étendu à d'autres types d'opérations de terminaux qui sont exécutées dans le cadre du transport de marchandises. A sa onzième session, en janvier 1988, le Groupe de travail a décidé de recommander à la Commission que les règles uniformes soient adoptées sous la forme d'une convention (A/CN.9/298, par. 10 et 84) et a approuvé un projet de Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international (A/CN.9/298, par. 11 et annexe I). Comme suite à une demande faite par la Commission, à sa vingt et unième session en 1988 7/, le projet de Convention a été communiqué à tous les Etats et à toutes les organisations internationales intéressées de façon que ceux-ci puissent soumettre leurs observations.

6. A sa vingt-deuxième session, en 1989, la Commission était saisie du texte du projet de Convention et de rapports du Secrétaire général présentant une compilation des observations soumises par les gouvernements et les organisations internationales sur le projet de Convention (A/CN.9/319 et Add.1 à 5), ainsi que d'un projet de clauses finales pour le projet de Convention (A/CN.9/321). Après avoir apporté diverses modifications au texte 8/, la Commission a adopté le projet de Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international et l'a transmis à l'Assemblée générale accompagné d'une recommandation par laquelle cette dernière était priée de convoquer une conférence internationale de plénipotentiaires pour conclure, sur la base du projet de Convention, une Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international 9/. Le texte du projet de Convention adopté par la Commission figure à l'annexe I du document A/44/17 et dans le document A/CONF.152/5 10/.

7. L'Assemblée générale, par sa résolution 44/33 du 4 décembre 1989, a décidé qu'une conférence internationale de plénipotentiaires se réunirait à Vienne du 2 au 19 avril 1991 pour examiner le projet de Convention établi par la Commission et présenter, à l'issue de ses travaux, une Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international. Les dispositions pertinentes de la résolution 44/33 sont reproduites dans le document A/CONF.152/1.

C. TEXTE D'UN PROJET DE CONVENTION SUR LA RESPONSABILITE DES EXPLOITANTS DE TERMINAUX
DE TRANSPORT DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL APPROUVE PAR LA COMMISSION
DES NATIONS UNIES POUR LE DROIT COMMERCIAL INTERNATIONAL

Document A/CONF.152/5

[Précédemment publié dans le rapport de la Commission
sur les travaux de sa vingt-deuxième session*]

[Anglais/arabe/chinois/
espagnol/français/russe]
[13 mai 1990]

Article premier

DEFINITIONS

Dans la présente Convention :

a) Les termes "exploitant de terminal de transport" ("l'exploitant") désignent toute personne qui, dans l'exercice de sa profession, prend en garde des marchandises faisant l'objet d'un transport international en vue d'exécuter ou de faire exécuter des services relatifs au transport en ce qui concerne ces marchandises dans une zone placée sous son contrôle ou sur laquelle elle a un droit d'accès ou d'utilisation. Toutefois, cette personne ne sera pas considérée comme un exploitant dès lors qu'elle est responsable des marchandises conformément aux règles juridiques applicables au transport;

b) Lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette ou dans un article de transport similaire ou lorsqu'elles sont emballées, le terme "marchandises" doit s'entendre également dudit article de transport ou dudit emballage s'il n'est pas fourni par l'exploitant;

* Documents officiels de l'Assemblée générale, quarante-quatrième session, Supplément N° 17 (A/44/17), annexe I.

7/ Ibid., quarante-troisième session, Supplément N° 17 (A/43/17), par. 29.

8/ Ibid., quarante-quatrième session, Supplément N° 17 (A/44/17), par. 11 à 225.

9/ Ibid., par. 225.

10/ Ibid., annexe I.

c) Les termes "transport international" désignent tout transport dont le point de départ et le point de désignation sont identifiés comme étant situés dans deux Etats différents lorsque les marchandises sont prises en garde par l'exploitant;

d) Les termes "services relatifs au transport" couvrent des services tels que le stockage, l'entreposage, le chargement, le déchargement, l'arrimage, le trimage, le fardage et l'accorage;

e) Le terme "avis" désigne tout avis donné sous une forme qui assure la préservation des renseignements y figurant;

f) Le terme "demande" désigne toute demande faite sous une forme qui assure la préservation des renseignements y figurant.

Article 2

CHAMP D'APPLICATION

1. La présente Convention s'applique à des services relatifs au transport concernant des marchandises qui font l'objet d'un transport international :

a) Quand les services relatifs au transport sont exécutés par un exploitant dont l'établissement est situé dans un Etat partie, ou

b) Quand les services relatifs au transport sont exécutés dans un Etat partie, ou

c) Quand, en application des règles de droit international privé, les services relatifs au transport sont régis par la loi d'un Etat partie.

2. Si l'exploitant a plus d'un établissement, l'établissement à prendre en considération est celui qui a la relation la plus étroite avec les services relatifs au transport considérés dans leur ensemble.

3. Si l'exploitant n'a pas d'établissement, sa résidence habituelle en tient lieu.

Article 3

DUREE DE LA RESPONSABILITE

L'exploitant est responsable des marchandises à partir du moment où il les a prises en garde et jusqu'au moment où il les remet à la personne habilitée à en prendre livraison ou les met à sa disposition.

Article 4

EMISSION D'UN DOCUMENT

1. L'exploitant a la faculté et, sur demande du client, il est tenu, dans un délai raisonnable :

a) Soit d'accuser réception des marchandises en signant et en datant un document que lui présente le client et qui identifie les marchandises;

b) Soit d'émettre un document signé dans lequel il identifie les marchandises, en accuse réception, indique la date de cette réception et constate l'état et la quantité des marchandises dans la mesure où ce peut être établi par des méthodes de vérification raisonnables.

2. Si l'exploitant n'agit pas conformément à l'un ou l'autre des alinéas a) et b) du paragraphe 1, il est présumé, sauf preuve contraire, avoir reçu les marchandises en bon état apparent. Cette présomption n'existe pas quand les services exécutés par l'exploitant se limitent au transfert immédiat des marchandises d'un moyen de transport à un autre.

3. Le document visé à l'alinéa b) du paragraphe 1 peut être émis sous toute forme qui assure la préservation des renseignements y figurant.

4. La signature sur le document visé au paragraphe 1 peut être manuscrite, imprimée en fac-similé, appliquée par perforation ou par tampon, se présenter sous forme de symbole ou être apposée par tout autre moyen mécanique ou électronique, si le procédé n'est pas incompatible avec la loi du pays où le document est signé.

Article 5

FONDEMENT DE LA RESPONSABILITE

1. L'exploitant est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard dans la remise des marchandises si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant la période durant laquelle l'exploitant était responsable des marchandises conformément à la définition figurant à l'article 3, à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés, mandataires ou autres personnes dont il utilise les services pour l'exécution des services relatifs au transport ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences.

2. Lorsque l'exploitant, ses préposés ou mandataires, ou d'autres personnes dont l'exploitant utilise les services pour l'exécution des services relatifs au transport, n'ont pas pris les mesures visées au paragraphe 1 et que cette défaillance a concouru avec une autre cause à la perte, au dommage ou au retard, l'exploitant n'est responsable que dans la mesure du préjudice résultant de la perte, du dommage ou du retard qui est imputable à cette défaillance, à condition qu'il prouve le montant du préjudice qui n'est pas imputable à ladite défaillance.

3. La remise des marchandises est tardive lorsque l'exploitant ne les remet pas à une personne habilitée à en prendre livraison ou ne les met pas à sa disposition dans le délai expressément convenu ou, à défaut d'un tel accord, dans un délai raisonnable après réception d'une demande de remise des marchandises émanant de ladite personne.

4. Si l'exploitant ne remet pas les marchandises à une personne habilitée à en prendre livraison ou ne les met pas à sa disposition dans un délai de 30 jours consécutifs suivant la date expressément convenue ou, à défaut d'un tel accord, dans les 30 jours qui suivent la réception d'une demande de remise des marchandises émanant de ladite personne, les marchandises peuvent être considérées comme perdues par l'ayant droit.

Article 6

LIMITES DE LA RESPONSABILITE

1. a) La responsabilité de l'exploitant pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à un montant n'excédant pas [8,33] unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées;

b) Cependant, si les marchandises sont remises à l'exploitant immédiatement après un transport par mer ou par voie d'eau intérieure, ou si elles sont ou doivent être remises par l'exploitant en vue d'un tel transport, sa responsabilité pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à un montant n'excédant pas [2,75] unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées. Aux fins du présent paragraphe, le transport par mer ou par voie d'eau intérieure comprend le ramassage et la livraison dans le port.

2. La responsabilité de l'exploitant en cas de retard dans la remise des marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à un montant équivalant à deux fois et demie les sommes dues à l'exploitant pour ses services en ce qui concerne les marchandises retardées, mais n'excédant pas le total des sommes dues à l'exploitant pour l'ensemble des marchandises.

3. En aucun cas, le cumul des réparations dues par l'exploitant en vertu des paragraphes 1 et 2 du présent article ne peut dépasser la limite qui serait applicable en vertu du paragraphe 1 en cas de perte totale des marchandises pour lesquelles la responsabilité de l'exploitant est engagée.

4. L'exploitant peut accepter des limites de responsabilité supérieures à celles prévues aux paragraphes 1, 2 et 3.

Article 7

APPLICATION AUX ACTIONS NON CONTRACTUELLES

1. Les exonérations et limites de responsabilité prévues par la présente Convention sont applicables dans toute action engagée contre l'exploitant pour les pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que pour le retard dans la remise des marchandises, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle ou d'une autre nature.

2. Si cette action est intentée contre un préposé ou mandataire de l'exploitant, ou une autre personne dont l'exploitant utilise les services pour l'exécution des services relatifs au transport, ce préposé ou mandataire, ou cette personne, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice des fonctions pour lesquelles il a été engagé par l'exploitant, est habilité à se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité que l'exploitant peut invoquer en vertu de la présente Convention.

3. Sous réserve des dispositions de l'article 8, le montant total des réparations dues par l'exploitant et tout préposé ou mandataire ou toute personne visée au paragraphe précédent ne peut dépasser les limites de responsabilité prévues par la présente Convention.

Article 8

DECHANCE DU DROIT DE LIMITER LA RESPONSABILITE

1. L'exploitant ne peut pas se prévaloir des limites de responsabilité prévues à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage le retard résulte d'un acte ou d'une omission de l'exploitant lui-même ou de ses préposés ou mandataires commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 de l'article 7, un préposé ou un mandataire de l'exploitant ou une autre personne dont l'exploitant utilise les services pour l'exécution des services relatifs au transport ne peut pas se prévaloir des limites de responsabilité prévues à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé ou mandataire ou de cette personne commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit téméairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.

Article 9

REGLES SPECIALES CONCERNANT LES MARCHANDISES DANGEREUSES

Si des marchandises dangereuses sont remises à un exploitant sans être marquées, étiquetées, emballées ou accompagnées des documents voulus, conformément à toute loi ou réglementation concernant les marchandises dangereuses applicable dans le pays où les marchandises lui sont remises et si, au moment où elles lui sont remises, l'exploitant n'a pas par ailleurs connaissance de leur caractère dangereux, il est habilité :

a) A prendre toutes les précautions que les circonstances peuvent exiger, y compris, lorsque les marchandises présentent un danger imminent pour les personnes et pour les biens, à détruire ces marchandises, à les rendre inoffensives ou à en disposer de toute autre manière licite sans qu'il y ait matière à indemnisation pour leur détérioration ou leur destruction du fait de ces précautions; et

b) A se faire rembourser toutes les dépenses qu'il a engagées pour prendre les mesures visées à l'alinéa a) par celui qui ne s'est pas acquitté, conformément à la loi ou la réglementation applicable, de toute obligation de l'informer que les marchandises étaient dangereuses.

Article 10

SURETE PORTANT SUR LES MARCHANDISES

1. L'exploitant a un droit de rétention sur les marchandises pour les frais et les créances exigibles liés aux services relatifs au transport qu'il a exécuté en ce qui concerne les marchandises pendant la période durant laquelle il en est responsable. Toutefois, rien dans la présente Convention ne porte atteinte à la validité de tout arrangement contractuel élargissant les sûretés de l'exploitant sur les marchandises conclu conformément à la loi applicable.

2. L'exploitant ne peut retenir les marchandises lorsqu'une garantie suffisante pour la somme réclamée est fournie ou lorsqu'une somme équivalente est déposée entre les mains d'un tiers désigné d'un commun accord ou auprès d'une institution officielle dans l'Etat où l'exploitant a son établissement.

3. L'exploitant peut, dans la mesure où il y est autorisé par la loi de l'Etat où se trouvent les marchandises sur lesquelles il a exercé son droit de rétention conformément aux dispositions du présent article, vendre tout ou partie des marchandises afin d'obtenir les sommes nécessaires à la satisfaction de sa créance. La disposition qui précède ne s'applique pas aux conteneurs, palettes ou articles similaires de transport ou d'emballage qui appartiennent à une personne autre que le transporteur ou le chargeur et qui portent une marque claire de leur propriétaire, sauf pour les créances de l'exploitant nées du chef de réparations ou améliorations qu'il a effectuées sur les conteneurs, palettes ou articles similaires de transport ou d'emballage.

4. Avant d'exercer tout droit de vendre les marchandises, l'exploitant doit déployer des efforts raisonnables pour aviser de son intention le propriétaire des marchandises, la personne dont il les a reçues et la personne habilitée à en prendre livraison. L'exploitant rend compte de la manière appropriée du solde du produit de la vente après déduction des sommes qui lui sont dues et des dépenses raisonnables imputables à la vente. Le droit de vente s'exerce à tous autres égards conformément à la loi de l'Etat où se trouvent les marchandises.

Article 11

AVIS DE PERTE, DE DOMMAGE OU DE RETARD

1. A moins qu'un avis de perte ou de dommage indiquant en termes généraux la nature de la perte ou du dommage ne soit donné à l'exploitant au plus tard le troisième jour ouvrable suivant le jour où il a remis les marchandises à la personne habilitée à en prendre livraison, les marchandises sont présumées avoir été remises par l'exploitant telles qu'elles sont décrites dans le document émis par lui en application de l'alinéa 1-b) de l'article 4 ou, si aucun document n'a été émis, avoir été remises en bon état.

2. Lorsque la perte ou le dommage n'est pas apparent, les dispositions du paragraphe 1 ne deviennent applicables que si l'avis n'est pas donné à l'exploitant dans un délai de 15 jours consécutifs après le jour où les marchandises sont parvenues à leur destinataire final, mais en aucun cas plus de 60 jours consécutifs après le jour où les marchandises ont été remises à la personne habilitée à en prendre livraison.

3. Si l'exploitant a participé à un examen ou à une inspection des marchandises au moment où elles ont été remises à la personne habilitée à en prendre livraison, il n'est pas nécessaire d'aviser l'exploitant de la perte ou du dommage constaté durant cet examen ou cette inspection.

4. En cas de perte ou de dommage certain ou présumé, l'exploitant et la personne habilitée à prendre livraison des marchandises doivent se donner réciproquement toutes les facilités raisonnables pour inspecter et inventorier les marchandises.

5. Le préjudice résultant d'un retard dans la remise des marchandises ne donne pas lieu à indemnisation si un avis n'a pas été donné à l'exploitant dans les 21 jours consécutifs suivant le jour où les marchandises ont été remises à la personne habilitée à en prendre livraison.

Article 12

PRESCRIPTION DES ACTIONS

1. Toute action intentée en vertu de la présente Convention est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai de deux ans.

2. Le délai de prescription court :

a) A partir du jour où l'exploitant a remis les marchandises ou une partie de celles-ci à une personne habilitée à en prendre livraison ou les a mises à sa disposition; ou

b) En cas de perte totale des marchandises, au plus tôt, soit le jour où l'exploitant avise l'ayant droit que les marchandises sont perdues, soit le jour où l'ayant droit peut considérer les marchandises comme perdues conformément au paragraphe 4 de l'article 5.

3. Le jour indiqué comme point de départ du délai de prescription n'est pas compris dans le délai.

4. L'exploitant peut à tout moment pendant le délai de prescription prolonger ce délai par une déclaration écrite adressée au demandeur. Le délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs autres déclarations.

5. Le transporteur ou une autre personne peut intenter une action récursoire contre l'exploitant même après expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes précédents s'il le fait dans un délai de 90 jours après que lui-même ou cette autre personne a été déclaré responsable dans le cadre d'une action intentée à son encontre, ou a réglé la créance sur laquelle se fondait ladite action et sous réserve que l'exploitant soit avisé dans un délai raisonnable qu'une action a été engagée contre le transporteur ou cette autre personne qui peut entraîner une action récursoire contre l'exploitant.

Article 13

CLAUSES CONTRACTUELLES

1. Sauf disposition contraire de la présente Convention, toute stipulation figurant dans un contrat conclu par un exploitant, ou dans tout document signé ou émis par l'exploitant en application de l'article 4, est nulle et non avenue dans la mesure où elle déroge, directement ou indirectement, aux dispositions de la présente Convention. La nullité d'une telle situation ne porte pas atteinte à la validité des autres dispositions du contrat ou document où elle figure.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe précédent, l'exploitant peut accepter d'étendre les responsabilités et les obligations qui lui incombent en vertu de la présente Convention.

Article 14

INTERPRETATION DE LA CONVENTION

Pour l'interprétation de la présente Convention, il sera tenu compte de son caractère international et de la nécessité de promouvoir l'uniformité de son application.

Article 15

CONVENTIONS INTERNATIONALES DE TRANSPORT

La présente Convention ne modifie en rien les droits ou obligations qui peuvent résulter d'une convention internationale relative au transport international de marchandises ayant force obligatoire dans un Etat partie à la présente Convention ou de toute autre loi d'un tel Etat qui donne effet à une convention internationale relative au transport international de marchandises ou qui en dérive.

Article 16

UNITE DE COMPTE

1. L'unité de compte visée à l'article 6 est le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés à l'article 6 sont exprimés dans la monnaie nationale d'un Etat suivant la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou à la date convenue par les parties. L'équivalence entre la monnaie nationale d'un Etat partie qui est membre du Fonds monétaire international et le droit de tirage spécial est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses

opérations et transactions. L'équivalence entre la monnaie nationale d'un Etat partie qui n'est pas membre du Fonds monétaire international et le droit de tirage spécial est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

2. Le calcul mentionnée à la dernière phrase du paragraphe précédent doit être fait de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat partie la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle qui est exprimée en unités de compte à l'article 6. Au moment de la signature ou lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul, les Etats parties communiquent au dépositaire de leur méthode de calcul.

CLAUSES FINALES

Article 17

DEPOSITAIRE

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est le dépositaire de la présente Convention.

Article 18

SIGNATURE, RATIFICATION, ACCEPTATION, APPROBATION, ADHESION

1. La présente Convention sera ouverte à la signature à la séance de clôture de la Conférence des Nations Unies, le ... et restera ouverte à la signature de tous les Etats au Siège de l'Organisation des Nations Unies, à New York, jusqu'au...

2. La présente Convention est sujette à ratification, acceptation ou approbation par les Etats signataires.

3. La présente Convention sera ouverte à l'adhésion de tous les Etats qui ne sont pas signataires, à partir de la date à laquelle elle sera ouverte à la signature.

4. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 19

APPLICATION AUX UNITES TERRITORIALES

1. Tout Etat qui comprend deux unités territoriales ou plus dans lesquelles des systèmes de droit différents s'appliquent dans les matières régies par la présente Convention pourra, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer que la présente Convention s'appliquera à toutes ses unités territoriales ou seulement à l'une ou plusieurs d'entre elles et pourra à tout moment remplacer cette déclaration par une nouvelle déclaration.

2. Ces déclarations seront notifiées au dépositaire et désigneront expressément les unités territoriales auxquelles la Convention s'applique.

3. Si, en vertu d'une déclaration faite conformément au présent article, la présente Convention s'applique à l'une ou plusieurs des unités territoriales d'un Etat partie, mais non pas à toutes, et si l'établissement d'une partie au contrat est situé dans cet Etat, cet établissement sera considéré, aux fins de la présente Convention, comme n'étant pas situé dans un Etat partie, à moins qu'il ne soit situé dans une unité territoriale à laquelle la Convention s'applique.

4. Si un Etat ne fait pas de déclaration en vertu du paragraphe 1 du présent article, la Convention s'appliquera à l'ensemble du territoire de cet Etat.

Article 20

RESERVES

Aucune réserve à la présente Convention n'est autorisée.

Article 21

EFFET DES DECLARATIONS

1. Les déclarations faites en vertu de la présente Convention lors de la signature sont sujettes à confirmation lors de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation.

2. Les déclarations et la confirmation des déclarations seront faites par écrit et formellement notifiées au dépositaire.

3. Les déclarations prendront effet à la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard de l'Etat déclarant. Cependant, les déclarations dont le dépositaire aura reçu notification formelle après cette date prendront effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai de six mois à compter de la date de leur réception par le dépositaire.

4. Tout Etat qui fait une déclaration en vertu de la présente Convention peut à tout moment la retirer par une notification formelle adressée par écrit au dépositaire. Ce retrait prendra effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'une période de six mois après la date de réception de la notification par le dépositaire.

Article 22

ENTREE EN VIGUEUR

1. La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt du cinquième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

2. Pour tout Etat qui deviendra Etat contractant à la présente Convention après la date du dépôt du cinquième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, la présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de dépôt de l'instrument approprié au nom dudit Etat.

3. Chaque Etat partie appliquera les dispositions de la présente Convention aux services relatifs au transport concernant des marchandises prises en garde par l'exploitant à partir de l'entrée en vigueur de la Convention à son égard.

Article 23

REVISION ET AMENDEMENTS

1. A la demande d'un tiers au moins des Etats parties à la présente Convention, le dépositaire convoque une conférence des Etats contractants ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.

2. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention sera réputé s'appliquer à la Convention telle qu'elle aura été amendée.

Article 24

REVISION DES LIMITES DE RESPONSABILITE

1. Sur la demande d'au moins un quart des Etats parties, le dépositaire réunit une commission composée d'un représentant de chaque Etat contractant en vue d'augmenter ou de diminuer éventuellement les montants stipulés à l'article 6.

2. Si la présente Convention entre en vigueur plus de cinq ans après qu'elle aura été ouverte à la signature, le dépositaire convoquera une réunion de la Commission dans l'année suivant l'entrée en vigueur.

3. La réunion de la Commission se tiendra en même temps et au même endroit que la prochaine session de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international.

4. Pour déterminer si les limites doivent être modifiées et, dans l'affirmative, dans quelle mesure, on tiendra compte des critères ci-après, déterminés sur une base internationale, et de tout autre critère jugé applicable :

a) La mesure dans laquelle les limites de responsabilité d'une convention internationale relative aux transports ont été modifiées;

b) La valeur des marchandises manipulées par les exploitants;

c) Les coûts des services relatifs au transport;

d) Les primes d'assurance, en particulier l'assurance sur facultés, l'assurance responsabilité de l'exploitant et l'assurance couvrant les accidents du travail;

e) Le niveau moyen des dommages-intérêts au versement desquels sont condamnés les exploitants en cas de perte ou d'endommagement de marchandises ou de retard dans la remise de marchandises; et

f) Le coût de l'électricité, du carburant et des fournitures similaires.

5. Les modifications sont adoptées par la Commission à la majorité des deux tiers de ses membres présents et votants.

6. Aucun amendement visant à modifier les limites de responsabilité en vertu du présent article ne peut être examiné avant l'expiration d'un délai de cinq ans à compter de la date à laquelle la présente Convention a été ouverte à la signature.

7. Toute modification adoptée conformément au paragraphe 5 est notifiée par le dépositaire à tous les Etats contractants. La modification est réputée avoir été acceptée à l'expiration d'un délai de 18 mois après qu'elle aura été notifiée, à moins que, durant cette période, un tiers au moins des Etats qui étaient parties au moment de l'adoption de la modification par la Commission ne fassent savoir au Dépositaire qu'ils ne l'acceptent pas. Une modification réputée avoir été acceptée conformément au présent paragraphe entrera en vigueur pour tous les Etats parties 18 mois après son acceptation.

8. L'Etat partie qui n'a pas accepté une modification est néanmoins lié par elle, à moins qu'il ne dénonce la présente Convention un mois au moins avant que ladite modification n'entre en vigueur. Cette dénonciation prend effet lorsque la modification entre en vigueur.

9. Lorsqu'une modification a été adoptée conformément au paragraphe 5 mais que le délai d'acceptation de 18 mois n'est pas encore expiré, tout Etat devenant partie à la présente Convention durant ce délai est lié par ladite modification si celle-ci entre en vigueur. L'Etat devenant partie à la présente Convention après expiration de ce délai est lié par toute modification acceptée conformément au paragraphe 7.

10. La limite de responsabilité applicable est celle qui, conformément aux dispositions des paragraphes précédents, était en vigueur à la date à laquelle est survenu l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard.

Article 25

DENONCIATION

1. Tout Etat partie peut à tout moment dénoncer la présente Convention par notification écrite adressée au dépositaire.

2. La dénonciation prendra effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de réception de la notification par le dépositaire. Lorsqu'une période plus longue est spécifiée dans la notification, la dénonciation prendra effet à l'expiration de la période en question à compter de la date de réception de la notification.

FAIT à ..., le ... mil neuf cent ..., en un seul original, dont les textes anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe sont également authentiques.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé la présente Convention.

D. COMPILATION DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS D'ETATS ET D'ORGANISATIONS INTERNATIONALES
RELATIVES AU PROJET DE CONVENTION SUR LA RESPONSABILITE DES EXPLOITANTS DE TERMINAUX
DE TRANSPORT DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL

Documents A/CONF.152/7 et Add.1 et 2

Document A/CONF.152/7

[Original : anglais]
[18 décembre 1990]

TABLE DES MATIERES

	Page
I. INTRODUCTION.....	31
II. COMPILATION DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS.....	31
A. Etats.....	31
Canada.....	31
Danemark.....	32
République fédérale d'Allemagne.....	33
Japon.....	36
Philippines.....	37
Etats-Unis d'Amérique.....	38
B. Organisations intergouvernementales.....	40
Bureau international du Travail (BIT).....	40
C. Organisations internationales non gouvernementales.....	41
Institut des loueurs internationaux de conteneurs.....	41

I. INTRODUCTION

On trouvera dans le présent document les observations et propositions d'Etats et d'organisations internationales relatives au projet de Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international qui avaient été reçues au 18 décembre 1990. A cette date, les Etats et organisations internationales suivants avaient envoyé leurs observations et propositions :

Etats : Canada, Danemark, République fédérale d'Allemagne, Japon, Philippines et Etats-Unis d'Amérique

Organisations intergouvernementales : Bureau international du Travail

Organisations internationales non gouvernementales : Institut des loueurs internationaux de conteneurs

II. COMPILATION DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS

A. Etats

Canada

[Original : anglais]

Observations générales

Comme suite à l'adoption par la CNUDCI à sa vingt-deuxième session du projet de convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international, le Gouvernement canadien a tenu des consultations avec des représentants de l'industrie et avec les gouvernements des provinces et des territoires du Canada, en vue d'évaluer les incidences du projet de convention sur l'industrie des terminaux de transport et sur les lois nationales.

Bien que certains aient mis en doute la nécessité du projet de convention à l'heure actuelle, la plupart des commentateurs ont approuvé le principe de l'adoption de règles internationales régissant les limites de responsabilité des exploitants de terminaux de transport internationaux. On s'est entendu à considérer que le libellé du projet de convention devrait être plus précis. En outre, le Gouvernement canadien continue d'estimer que les limites de responsabilité énoncées dans le projet de convention devraient être infranchissables dans la mesure du possible.

Dans la mesure où il diffère du texte qui avait été soumis à la Commission par le Groupe de travail des pratiques en matière de contrats internationaux en 1988 (A/CN.9/298, annexe 1), le texte du projet de convention a été amélioré. Par exemple, la clause relative au champ

d'application indique maintenant que le lieu où les services sont fournis devrait être l'un des critères permettant de déterminer si le projet de convention s'applique ou non. Il y aura maintenant trois facteurs de rattachement dans cette clause, à savoir : l'établissement, le lieu où les services sont exécutés et les règles de droit international privé. On peut s'attendre à ce que, dans la pratique, le "lieu où sont exécutés les services" soit normalement le facteur de rattachement invoqué.

L'intention de certains articles du projet de convention reste obscure. On trouvera ci-après des observations sur certains de ces articles et sur d'autres articles notables.

Observations article par article

Article premier : Définitions

Le mot "marchandises" est toujours vague pour ce qui est de l'inclusion ou non des conteneurs vides. Si l'intention est que les conteneurs vides ne doivent pas être considérés comme des "marchandises", sauf lorsqu'ils sont transportés, cela devrait être précisé. De même, il faudrait indiquer si les "marchandises" englobent les "produits en vrac".

Article 3 : Durée de la responsabilité

Il serait peut-être souhaitable de définir l'expression "prises en garde", afin d'éviter tout litige à ce propos.

Le sens des mots "met à sa disposition" n'est pas clair non plus. Il faudrait trouver un moyen objectif de déterminer quand les marchandises sont mises à la disposition de la personne habilitée à en prendre livraison, par exemple un avis écrit de débarquement.

Article 5 : Fondement de la responsabilité

Bien qu'il soit entendu que la force majeure est implicitement une exception en vertu du paragraphe 1, une référence explicite à la force majeure rendrait le projet de convention plus compréhensible par les utilisateurs potentiels.

Il est noté que le projet d'article diffère des dispositions de l'article 18 de la Convention de Varsovie telle que modifiée par le Protocole de Montréal N° 4.

Article 6 : Limites de la responsabilité

L'alinéa 1 a) serait plus compréhensible s'il excluait expressément les marchandises transportées par mer ou par voie d'eau intérieure.

La mesure de la responsabilité - unités de compte par kilogramme de poids brut - risque de poser des problèmes pour les marchandises expédiées qui ne sont pas mesurées en poids, mais en volume ou en pièces.

Il est noté que le projet de convention ne fait pas référence à la possibilité de faire une déclaration spéciale de valeur, comme le prévoit la Convention de Varsovie.

Article 11 : Avis de perte, de dommage ou de retard

Le délai de notification en cas de perte est très bref. Pour les envois très importants, il peut s'écouler un délai considérable avant que les marchandises ne soient ouvertes et que l'on ne découvre la perte ou le dommage. Le paragraphe 11-1 devrait prévoir un délai de notification plus long. Trois jours ouvrables risquent de ne pas être suffisants pour traiter comme il convient une action en responsabilité.

Il est noté que le projet de convention n'indique pas où l'action en responsabilité doit être portée, comme le fait l'article 28 de la Convention de Varsovie.

Le texte n'indique pas clairement quelle est la personne habilitée à prendre livraison des marchandises. Cela peut être un transitaire qui, normalement, n'inspecte pas les marchandises.

Danemark

[Original : anglais]

La Convention permettra aux exportateurs, transporteurs et autres intermédiaires de mieux connaître leur statut juridique par rapport aux exploitants de terminaux de transport qui, dans d'autres pays, participent au transport international.

Si l'on veut atteindre l'objectif visé, il faudra toutefois que la Convention comporte des règles relatives à la juridiction compétente et au choix de la loi applicable, ainsi que des dispositions concernant la marche à suivre pour calculer le dédommagement en cas de perte ou d'endommagement des marchandises.

Selon le projet, la Convention ne régit que le transport international (voir l'alinéa a) de l'article premier) et exclut les opérations de terminal qui ne font pas partie d'un transport international ou qui sont indépendantes d'un transport. L'exploitant ne saura toutefois pas toujours si le transport dans lequel il intervient fait partie d'un transport international.

Il sera souvent extrêmement difficile de déterminer si un transport est national ou international. On peut ne pas savoir si une opération préalable à un transport doit être considérée comme un transport national ou comme une partie d'un transport international.

La définition du mot "international" dans le projet peut susciter des doutes quant à la question de savoir si ce sont les accords de transport ou les accords d'achat, ou le lieu de production ou la destination finale qui seront déterminants.

L'article 3 concernant la durée de la responsabilité de l'exploitant devrait être étudié attentivement.

Il semble peu satisfaisant de considérer comme important l'emplacement matériel du terminal - sur les quais ou à terre - comme c'est le cas à l'article 6.

Les règles relatives au droit de rétention des marchandises dont jouit l'exploitant en application de l'article 10 devraient être précisées.

Des observations plus précises sur les dispositions du projet de convention seront faites lors de la Conférence.

République fédérale d'Allemagne

[Original : anglais]

Le Gouvernement fédéral accueille favorablement le projet de convention établi par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international qu'il considère comme une base solide pour les délibérations de la Conférence des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international. On trouvera ci-après des observations et propositions soumises pour examen.

1. Durée de la responsabilité

La diversité des opérations auxquelles s'appliquera la Convention a été encore accentuée pendant les travaux préparatoires. Le premier projet de convention avait été rédigé pour couvrir les opérations de garde telles que l'entreposage. Le projet de convention actuel s'applique aussi au transfert direct de marchandises d'un moyen de transport à un autre (opérations de manutention sans garde; voir l'article 4-2, deuxième phrase).

Toutefois, le libellé des alinéas a) et c) de l'article premier et de l'article 3 du projet de convention ne reflète pas ce changement, car l'expression clef "prendre en garde" ne couvre que partiellement le sujet. La terminologie devrait donc être complétée par une expression visant les opérations de manutention.

Propositions :

La première phrase de l'article 1 a) devrait être libellée comme suit :

"Les termes 'exploitant de terminal de transport' ('l'exploitant') désignent toute personne qui, dans l'exercice de sa profession, prend en garde ou manutentionne des marchandises faisant l'objet d'un transport international en vue d'exécuter ou de faire exécuter des services relatifs au transport en ce qui concerne ces marchandises dans une zone placée sous son contrôle ou sur laquelle elle a un droit d'accès ou d'utilisation."

L'article 1 c) devrait être libellé comme suit :

"Les termes 'transport international' désignent tout transport dont le point de départ et le point de destination sont identifiés comme étant situés dans des Etats différents lorsque les marchandises sont prises en garde ou manutentionnées par l'exploitant;"

L'article 3 devrait être libellé comme suit :

"L'exploitant est responsable des marchandises à partir du moment où il les a prises en garde ou manutentionnées jusqu'au moment où il les remet à la personne habilitée à en prendre livraison ou les met à sa disposition."

2. Transport fractionné

Il faudrait énoncer clairement que les segments strictement nationaux d'un transport international fractionné, s'ils sont soumis expressément à des contrats de transport nationaux, ne seront pas régis par la Convention. Pour que cette différenciation inhérente à la notion de "transport international" soit claire, il conviendrait de modifier en conséquence le projet de convention.

Proposition :

La phrase suivante devrait être ajoutée à l'article 1 c) :

"Si un segment d'un transport est identifié comme étant exécuté au titre d'un contrat de transport national pour lequel le point de départ et le point de destination ne sont pas situés dans deux États différents, ce transport national n'est pas considéré comme un 'transport international'."

3. Identification de l'internationalité

Le transport est considéré comme international si les points de départ et de destination sont "identifiés" comme étant situés dans deux États différents. L'un des critères décisifs permettant de déterminer si un transport est international est fourni par les documents de transport qui accompagnent les marchandises. L'utilisation d'un document de transport international (document CMR ou CIM, par exemple) devrait constituer une présomption que le transport est international. Si des documents nationaux sont utilisés, la présomption inverse devrait jouer.

Proposition :

La phrase ci-après devrait être ajoutée à l'article 1 c) :

"Les marchandises accompagnées d'un document de transport international sont réputées faire l'objet d'un transport international; les marchandises accompagnées d'un document de transport national ne sont pas réputées faire l'objet d'un transport international."

4. Fondement de la responsabilité

Conformément à l'article 5-1, la responsabilité de l'exploitant est fondée sur la présomption qu'il n'a pas pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences. Cette présomption n'est pas justifiée lorsque l'exploitant ne peut pas exercer intégralement son contrôle sur les marchandises pour des raisons qui vont dans l'intérêt de ses clients. Cela est le cas en particulier lorsque l'exploitant autorise l'accès aux marchandises pour inspection ou traitement par leurs propriétaires ou autres personnes habilitées à en disposer. En pareil cas, le risque d'endommagement imputable à un acte ou une omission de l'exploitant n'est pas plus grand que le risque de perte ou d'endommagement des marchandises imputable à d'autres personnes. Aussi conviendrait-il d'assortir la règle générale énoncée à l'article 5-1 d'une exception.

Proposition :

Il conviendrait d'ajouter un nouveau paragraphe 1 bis à l'article 5-1 :

"Si, au moment de l'événement, le client ou d'autres personnes se sont vu accorder l'accès à la zone visée à l'alinéa a) de l'article premier pour inspecter, traiter ou manutentionner les marchandises, il incombe au demandeur de prouver que l'exploitant, ses préposés ou mandataires, ou d'autres personnes dont l'exploitant utilise les services pour l'exécution des services relatifs au transport, n'ont pas pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences."

5. Limites de la responsabilité

L'article 6-1 distingue entre les services liés au transport en général et la manutention de marchandises que l'exploitant reçoit immédiatement après un transport par mer ou par voie d'eau intérieure ou qui doivent être remises par lui en vue d'un tel transport. Cette distinction se fonde sur l'hypothèse que la valeur moyenne des cargaisons embarquées est sensiblement inférieure à la valeur des marchandises transportées par d'autres moyens de transport. Toutefois, des véhicules, du matériel électronique, etc., étant aujourd'hui transportés par mer, cette hypothèse ne correspond plus à la réalité. Aussi, seules certaines catégories particulières de marchandises, et non des modes de transport différents, peuvent-elles justifier des limites de responsabilité différentes.

En outre, en ce qui concerne les marchandises en vrac, le rail et la navigation intérieure se font concurrence sur le marché du fret. Des conditions de responsabilité différentes dans les terminaux de transport auraient une incidence sur cette concurrence.

Ces deux éléments conduisent à la suggestion ci-après.

Proposition :

L'alinéa b) de l'article 6-1 devrait être supprimé.

Quant au reste du contenu de l'article 6-1, on se reportera à la proposition ci-après.

6. Autre limite de responsabilité

Le projet de convention prévoit une limite exclusivement fondée sur le poids brut des marchandises perdues ou endommagées. Cette approche n'est pas jugée satisfaisante. Le Gouvernement fédéral estime que la Convention devrait suivre une autre approche du commerce maritime, énoncée à l'article 4-5 de la Convention internationale de 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, telle que modifiée par le Protocole de 1968 (Règles de La Haye-Visby), et à l'article 6-1 de la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, 1978 (Règles de Hambourg). Si on part de l'hypothèse que la Convention devra aussi faciliter les actions en dommages-intérêts engagées par les transporteurs,

transitaires et assureurs contre l'exploitant de terminal, la Convention devrait prévoir une limite de responsabilité soit par colis/unité de chargement, soit par kilo de poids brut des marchandises, la limite la plus élevée étant applicable.

Le Gouvernement fédéral reconnaît que des difficultés risquent de se poser lorsque les marchandises sont unitarisées (c'est-à-dire groupées dans des conteneurs ou sur des palettes). Toutefois, si on suit le modèle de l'article 6-2 de la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, 1978 (Règles de Hambourg), ces difficultés ne sont pas insurmontables. En particulier, il ne serait pas nécessaire de fournir la documentation complexe prévue à l'article 4-1 du projet de convention. Le client aurait à prouver le nombre des colis ou des unités comme base de calcul de sa réclamation. S'il ne peut le faire en produisant un document signé ou émis en application de l'article 4-1 du projet de convention, il devrait être en mesure de produire d'autres documents de transport accompagnant les marchandises.

Proposition :

L'article 6-1 devrait être libellé comme suit :

"La responsabilité de l'exploitant pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à un montant n'excédant pas [...] unités de compte par colis ou autre unité de chargement ou à [...] unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable."

L'article 6-1 bis ci-après devrait être ajouté :

Aux fins du paragraphe 1 du présent article, la limite la plus élevée est calculée selon les règles ci-après :

a) Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout équipement ou emballage similaire est utilisé pour grouper les marchandises, est considéré comme un colis ou autre unité de chargement tout colis ou unité qui est indiqué dans le document visé au paragraphe 1 de l'article 4 ou, en l'absence d'une telle indication, dans tout autre document accompagnant les marchandises [et dont l'exploitant a accusé réception sans réserve expresse]. En dehors du cas prévu ci-dessus, les marchandises groupées dans ce conteneur, sur cette palette ou dans tout équipement ou emballage similaire sont considérées comme une seule unité.

b) Lorsque le conteneur, la palette ou l'équipement ou emballage similaire lui-même a été perdu ou endommagé, ledit équipement ou emballage est considéré, s'il n'est pas fourni par l'exploitant, comme une unité distincte."

7. Cumul des réclamations

Le présent projet de convention ne fixe pas de limite au montant cumulé des réclamations faisant suite à un même événement. Toutefois, dans le cadre d'un régime de responsabilité obligatoire, l'exploitant ne devrait pas être exposé au risque incalculable et quasi inassurable d'un cumul illimité de réclamations, même si ces réclamations sont individuellement limitées. Il risque d'être difficile, voire impossible, de trouver une formule permettant de calculer des montants globaux différents convenant à tous les types et à toutes les tailles de terminaux de transport. Aussi la Convention devrait-elle fixer un montant unique relativement élevé.

Proposition :

Ajouter après l'article 6, le nouvel article 6 bis ainsi rédigé :

"En aucun cas, le cumul des réparations dues par l'exploitant pour l'ensemble des réclamations résultant d'une occasion distincte qui sont déterminées en vertu des précédents articles, ne peut dépasser ... millions d'unités de compte. Si le montant cumulé des réclamations dépasse ... millions d'unités de compte, ce montant est réparti entre les ayants droit au prorata de leurs réclamations."

8. Perte du bénéfice de la limitation de responsabilité

Au cours des travaux préparatoires, des avis très divergents ont été exprimés sur le point de savoir si l'exploitant devait perdre le bénéfice de la limitation de responsabilité dans le cas où lui-même aurait une conduite intentionnelle ou téméraire et dans celui où ses employés commettraient des actes intentionnels ou téméraires. Fondamentalement, le projet de convention se base sur le principe de la responsabilité du fait d'autrui, ce qui rend la limite de responsabilité facile à dépasser. Le Gouvernement fédéral doute que cette approche soit la meilleure. Il vaudrait peut-être mieux rendre les limites de responsabilité plus strictes, tout en relevant les montants proposés dans le projet de convention. Le fait de relever les montants aurait non seulement pour effet d'augmenter les chances du client d'être dédommagé mais justifierait en outre que les limites de responsabilité ne puissent être dépassées que dans les cas où il y aurait faute intentionnelle de l'exploitant lui-même (ou du représentant d'une société de terminal de transport).

Proposition :

Les mots "ou de ses préposés ou mandataires" figurant à l'article 8-1 devraient être supprimés.

9. Droit de rétention

L'article 10-1 confère à l'exploitant un droit de rétention sur les marchandises au titre des services rendus pendant la période durant laquelle il était responsable des marchandises. La CNUDCI a adopté une proposition tendant à étendre ce droit de rétention pour tenir compte des services rendus après cette période (voir Rapport sur les travaux de la vingt-deuxième session de la CNUDCI) 1/. Le projet de convention, qui ne reflète pas cette décision, devrait être modifié en conséquence.

Proposition :

La première phrase de l'article 10-1 devrait être libellée comme suit :

"L'exploitant a un droit de rétention sur les marchandises pour les frais et les créances exigibles liés aux services relatifs au transport qu'il a exécuté en ce qui concerne les marchandises pendant ou après la période durant laquelle il en est responsable."

10. Droit de vente

La première phrase de l'article 10-3 énonce une règle de conflit de lois se rapportant aux conditions et aux effets juridiques du droit de vente de l'exploitant. Au cours des travaux préparatoires, il a été entendu que la Convention ne devait pas aborder la question du conflit pouvant survenir entre le droit de vente de l'exploitant et les sûretés qu'auraient des tiers sur les marchandises (voir documentation préparatoire A/CN.9/260, par. 66, A/CN.9/WG.II/WP.56, par. 6 du commentaire de l'article 10). Malgré cela, une disposition spéciale a été ajoutée à l'article 10-3, selon laquelle la règle de conflit de lois énoncée dans la première phrase de l'article 10-3 ne s'applique pas aux conteneurs qui appartiennent à une personne autre que le transporteur ou le chargeur. Prise au sens littéral, cette disposition signifie que les principes généraux du droit international privé s'appliquent effectivement. Le Gouvernement fédéral ne voit pas l'intérêt de cette distinction selon les catégories de marchandises. Il préférerait que toutes les questions ayant trait à la vente des marchandises et aux sûretés de tiers sur les marchandises soient réglées par la loi nationale applicable, selon les principes généraux du droit international privé.

Proposition :

Le paragraphe 3 de l'article 10 devrait être supprimé.

11. Délai de prescription

Plusieurs dispositions traitent des délais dans le projet de convention. Certains courent à partir du jour de la "demande", d'autres à partir du jour de l'"avis". L'alinéa 2 b) de l'article 12 évoque l'avis de perte des marchandises sans indiquer si le point de départ du délai de prescription est le jour d'expédition ou le jour de réception dudit avis. D'autres dispositions, figurant notamment aux paragraphes 3 et 4 de l'article 5, indiquent un délai précis suivant la réception d'une demande. L'article 12-2 b) du projet de convention devrait être aligné sur ces dispositions.

Proposition :

L'article 12-2 b) devrait être libellé comme suit :

"En cas de perte totale des marchandises, au plus tôt, soit le jour où l'ayant droit reçoit un avis de l'exploitant déclarant que les marchandises sont perdues, soit le jour où l'ayant droit peut considérer les marchandises comme perdues conformément au paragraphe 4 de l'article 5."

12. Entrée en vigueur

Le nombre des ratifications nécessaires au titre de l'article 22-1 du projet de convention pour que la convention entre en vigueur devrait être considérablement accru.

Les considérations qui précèdent ne doivent pas être considérées comme exhaustives. Le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne se réserve le droit de soumettre d'autres propositions durant la Conférence diplomatique.

Japon

[Original : anglais]

Selon le Gouvernement japonais, le projet de convention, tel qu'il figure dans le document A/CONF.152/5, est une bonne base de discussion pour la Conférence internationale de plénipotentiaires. Il semble cependant approprié de faire les observations ci-après, qui permettraient d'améliorer plusieurs dispositions dudit projet.

1/ Documents officiels de l'Assemblée générale, quarante-quatrième session, Supplément N° 17 (A/44/17), par. 126 et 207.

Ces observations sont soumises sans préjudice de la position que le Gouvernement japonais pourra en définitive adopter à la Conférence.

1. Article premier a)

On ne voit pas très clairement à la lecture du paragraphe a) de l'article premier si la Convention s'applique aux entrepreneurs de manutention qui sont soumis aux règles juridiques régissant le transport. L'objet de la Convention étant de combler les lacunes entre les régimes de responsabilité existants en matière de transport, il serait peu approprié de permettre aux entrepreneurs de manutention d'être exclus du champ d'application de la Convention du seul fait de l'insertion dans le connaissement d'une clause étendant aux entrepreneurs de manutention la protection donnée aux transporteurs.

On pourrait lever cette incertitude en insérant dans la seconde phrase du paragraphe a) de l'article premier, après "responsable des marchandises", l'expression "en qualité de transporteur ou entrepreneur de transport multimodal".

2. Article 4-1

En vertu de l'article 4-1, l'exploitant est tenu de signer un document ou d'émettre un document signé si le client le lui demande. Le problème est que l'article ne prévoit aucune limite de temps pour la formulation de cette demande. Selon les dispositions actuelles de l'article 4-1, l'exploitant peut être tenu de signer ou d'émettre un document même après que le client a intenté une action contre lui. Il faudrait fixer un délai raisonnable au-delà duquel le client n'aurait plus le droit de demander un document.

3. Article 10-1

A la vingt-deuxième session de la CNUDCI, il avait été entendu que le droit qu'avait l'exploitant de retenir les marchandises conformément à la première phrase de l'article 10-1 devrait être élargi de manière à couvrir les frais et créances postérieurs à la période pendant laquelle l'exploitant est responsable des marchandises. Il faudrait modifier le texte de cette disposition en conséquence.

4. Article 11-2

Il faudrait préciser le sens de l'expression "destinataire final" dans les dispositions de l'article 11-2, de manière à prendre en compte l'interprétation retenue par le Groupe de travail des pratiques en matière de contrats internationaux à sa onzième session selon laquelle cette expression désigne une personne en mesure d'inspecter les marchandises (A/CN.9/298, par. 69). On pourrait résoudre ce problème en insérant "en mesure de les inspecter" après les mots "destinataire final".

A cet égard, on pourrait examiner plus avant le cas où le destinataire final des marchandises refuse d'en prendre livraison.

5. Article 21

Le sens du mot "déclarations" n'est pas défini dans l'article 21 lui-même. S'il s'agit des déclarations visées à l'article 19, il faudrait inverser l'ordre des articles 20 et 21 et remplacer les mots "de la présente Convention" par "de l'article 19" à la première ligne de l'actuel article 21-1.

Philippines

[Original : anglais]

Commentaires de l'Administration portuaire des Philippines (PPA) sur
le projet de Convention sur la responsabilité des exploitants
de terminaux de transport dans le commerce international

On trouvera ci-après les commentaires et propositions de l'Administration portuaire des Philippines sur le projet de convention, fondés sur les dispositions des arrêtés N° 13-77 et N° 10-81 de l'Administration portuaire des Philippines, intitulés "Réglementation portuaire générale de l'Administration portuaire des Philippines" et "Conditions générales de tous les contrats/permis pour la gestion et l'exploitation des services de manutention des marchandises" :

1. Le paragraphe 3 de l'article 5, qui précise qu'il y a retard lorsque l'exploitant ne remet pas les marchandises à la disposition de la personne invitée à en prendre livraison dans le délai expressément convenu ou, à défaut d'un tel accord, dans un délai raisonnable, après réception d'une demande de remise des marchandises émanant de ladite personne, devrait spécifier ce délai, par exemple un délai de quinze (15) jours suivant la réception d'une telle demande.

2. Pour ce qui est du paragraphe 4 de l'article 5 et des paragraphes 5 et 2 de l'article 11, la réglementation de la PPA dispose que, lorsqu'il y a défaut de remise des marchandises par l'entrepreneur, c'est-à-dire dans un délai d'une heure après la présentation d'un permis de livraison par le propriétaire de la cargaison ou son représentant dûment autorisé, l'entrepreneur fournit, sur demande, un certificat indiquant les marchandises manquantes, endommagées ou perdues. La demande d'un certificat de perte ou de non-livraison est présentée dans un délai de

trente (30) jours à compter de la date de livraison du dernier colis au propriétaire de la cargaison. Par ailleurs, l'émission d'un certificat de non-livraison doit être faite dans un délai de quinze (15) jours suivant la réception d'une demande écrite. Si l'entrepreneur ne donne pas suite à la demande, le certificat est réputé avoir été donné. Par la suite, une personne habilitée à soumettre une réclamation présente une demande officielle, accompagnée des copies requises du connaissance, de la facture, de la liste certifiée des colis et d'un calcul du préjudice subi, dans un délai de quinze (15) jours suivant la date de l'émission par l'entrepreneur d'un certificat de non-livraison.

3. Pour ce qui est des limites de la responsabilité en application des paragraphes 1 et 2 de l'article 6, la PPA prévoit que l'exploitant est responsable de la perte, de l'endommagement ou de la non-livraison des marchandises à hauteur de la valeur effective de la facture de chaque colis, qui ne peut en aucun cas être supérieure à 3 500 P par colis, à moins que la valeur des marchandises importées ne soit spécifiée par un document écrit, accompagné de la valeur déclarée du connaissance, et confirmée par une liste certifiée d'emballage.

Les autres dispositions du projet de convention sont conformes à la réglementation locale relative aux créances et à la responsabilité en cas de perte et d'endommagement, à l'exception naturellement de certaines procédures propres à la PPA et de la limitation susmentionnée de la responsabilité, qui est exprimée en pesos.

Puisque la Convention vise à établir une réglementation internationale uniforme de la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international, la PPA souhaiterait vivement être informée des résultats de la Conférence de plénipotentiaires de la CNUDCI, qui doit se réunir du 2 au 19 avril 1991 à Vienne. On pourra envisager si nécessaire une modification de la réglementation locale en la matière, afin que celle-ci soit conforme au projet qui sera soumis à l'adoption définitive.

Etats-Unis d'Amérique

[Original : anglais]

Les Etats-Unis conviennent que le projet de Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international, approuvé par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international en mai 1989 (document A/CONF.152/5, 13 mars 1990), est un point de départ approprié pour les travaux de la Conférence des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international, qui doit se tenir à Vienne en avril 1991. Toutefois, les Etats-Unis souhaitent présenter les commentaires suivants sur le projet de convention, y compris certaines modifications de fond dont ils estiment qu'elles devraient être adoptées (elles sont soulignées dans le texte ci-après); les améliorations de forme sont laissées à l'appréciation de la Conférence.

Article premier : Définitions

1. Description des "marchandises" : selon l'interprétation que font les Etats-Unis de l'alinéa b) de l'article premier, les conteneurs vides, dans un entrepôt pour conteneurs vides, ne sont pas soumis à la Convention. La Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport porte sur les services relatifs au transport en ce qui concerne des marchandises; elle s'applique aux conteneurs et emballages uniquement dans la mesure où ceux-ci sont utilisés pour protéger ou emballer les marchandises. La Convention elle-même, ou les comptes rendus relatifs à la Convention devraient spécifier que les conteneurs vides, dans un entrepôt pour conteneurs vides, ne sont pas soumis à la Convention.

2. "Ecrit" : le mot "écrit" ne figure pas parmi les définitions données dans le projet de convention. Ce mot est utilisé dans la Convention, par exemple à l'article 12-4. La Convention serait améliorée si les écrits électroniques étaient reconnus officiellement comme une forme acceptable d'écrit. Le mieux serait d'ajouter les mots suivants à l'article premier :

"Aux fins de la présente Convention, le mot 'écrit' englobe les écrits électroniques."

Article 4 : Emission d'un document

Les Etats-Unis sont fermement convaincus que les conditions en matière de documentation doivent être souples. On peut s'attendre à ce que le document soit normalement un connaissance du transporteur présenté à l'exploitant d'un terminal; ainsi, le libellé actuel de l'alinéa 4-1 a) est satisfaisant. Il est de l'intérêt du client de pouvoir choisir une méthode peu onéreuse et rapide de documentation, tout en conservant le droit d'exiger de l'exploitant qu'il émette un document en application de l'alinéa 4-1 b) lorsqu'en raison de la nature des biens ou de la situation du marché, il est nécessaire au client de connaître la condition et la quantité des marchandises à ce stade de l'expédition. Ce serait imposer une charge et des coûts excessifs aux entrepreneurs de manutention que de leur imposer d'indiquer la condition et la quantité des marchandises durant les opérations de chargement ou de déchargement.

Si des conditions supplémentaires devraient être ajoutées aux dispositions actuelles du projet, les Etats-Unis estiment qu'il faudrait les assortir d'une réserve, telle que "dans la mesure requise par les conditions locales", afin que ces conditions supplémentaires ne soient exigées que dans les pays où elles sont véritablement nécessaires.

L'autre réserve ("dans la mesure où ce peut être établi par des méthodes de vérification raisonnables") serait nécessaire, afin que les entrepreneurs de manutention ou les exploitants de terminaux n'ouvrent pas des conteneurs scellés - ce qui, sans aucun doute, retarderait voire même entraverait le mouvement des marchandises.

En application de l'article 4-4, la signature de l'exploitant peut être apposée par tout moyen mécanique ou électronique, "si le procédé n'est pas incompatible avec la loi du pays où le document est signé". Ce paragraphe s'inspire certes d'une disposition similaire des Règles de Hambourg (art. 14-3), mais les Etats-Unis préférèrent la formulation adoptée dans la Convention des Nations Unies sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux (alinéa k) de l'article 5 : "Le terme 'signature' désigne la signature manuscrite ou un fac-similé de celle-ci, ou une authentification équivalente effectuée par tout autre moyen;..."), qui vise à faciliter dans toute la mesure du possible le commerce international. Cette disposition ne comporte pas de réserve concernant la conformité avec la législation locale.

Article 6 : Limites de la responsabilité

Les Etats-Unis acceptent le principe d'une limitation de la responsabilité. Toutefois, ils estiment qu'il faudrait tenir dûment compte de l'érosion de ces limites du fait de l'inflation. La valeur du DTS a baissé en raison de l'inflation mondiale. L'indice d'ajustement du FMI, fondé sur la valeur relative des monnaies constituant le panier DTS est passé de 1 en 1979 à 1,4936 en 1987 (voir les Statistiques financières internationales du FMI, 1988). Par exemple, les limites de la Convention multimodale ont été réduites à 73 % de leur valeur initiale de 1980. Ces limites ont encore été réduites à prix constant durant la période 1987-1990. Aussi, lors de la détermination des limites de la responsabilité qui seront énoncées dans la Convention sur les exploitants de terminaux de transport faudrait-il tenir dûment compte de l'érosion par l'inflation des limites fixées par d'autres conventions.

De l'avis des Etats-Unis, les approches retenues pour limiter la responsabilité dans d'autres conventions en la matière, par exemple les Règles de Hambourg, ne sont pas nécessairement appropriées pour la Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport. L'objet de cette Convention diffère de celui des Règles de Hambourg et d'autres conventions sur la responsabilité. Par exemple, la Convention sur les exploitants de terminaux ne traite pas de la question des erreurs de navigation, alors qu'il s'agissait d'un point particulièrement sensible durant les négociations sur les Règles de Hambourg.

Les Etats-Unis estiment que les Etats participants, lorsqu'ils détermineront les limites de la responsabilité, devraient examiner des questions telles que la valeur des marchandises manipulées par les exploitants, les coûts des services relatifs au transport, les primes d'assurance, le niveau moyen des dommages-intérêts au versement desquels sont condamnés les exploitants en cas de perte ou d'endommagement de marchandises ou de retard dans la remise des marchandises et le coût de l'électricité, du carburant et des fournitures similaires pour les exploitants de terminaux; seraient également à examiner les limites imposées par d'autres conventions liées au transport. (Voir, à l'article 24-4, les critères permettant de déterminer si les limites doivent être modifiées.)

Enfin, le montant effectif des limites de la responsabilité dépendra également de la solution apportée à des questions telles que la charge de la preuve, la possibilité ou non de franchir ces limites et les exceptions à la responsabilité, car la limitation de la responsabilité n'est qu'un des nombreux moyens de répartir les risques entre l'exploitant d'un terminal et ses clients.

Article 7 : Application [des exonérations et limites de responsabilité] aux actions contractuelles

L'article 7-3 dispose que le montant total des réparations dues par des préposés ou mandataires ou des entrepreneurs indépendants ne peut dépasser les limites de responsabilité prévues par la Convention. On s'est demandé si les préposés ou mandataires et entrepreneurs indépendants seraient liés par un accord aux termes duquel l'exploitant accepterait des limites de responsabilité supérieures, en application de l'article 6-4. Les Etats-Unis estiment que les préposés, mandataires et entrepreneurs indépendants ne devraient pas être liés par des accords contractuels conclus par l'exploitant en vue d'un relèvement des limites de responsabilité. Ainsi, il est proposé d'ajouter la phrase suivante à l'article 7-3 :

"Ce montant total n'est pas modifié par tout accord conclu par l'exploitant en application de l'article 6-4 en vue d'un relèvement des limites de responsabilité."

Article 10 : Sûreté portant sur les marchandises

L'exploitant d'un terminal subit parfois un préjudice lorsque des marchandises non réclamées occupent un espace précieux qui pourrait être utilisé à d'autres fins. Aussi les Etats-Unis proposent-ils d'ajouter le paragraphe suivant :

"5. L'exploitant peut considérer que les marchandises dont il a la garde sont abandonnées si elles ne sont pas réclamées dans un délai de (...) jours suivant i) le jour jusqu'auquel l'exploitant a convenu de garder les marchandises, ou ii) si aucun accord à cette fin n'a été convenu, la date à laquelle l'exploitant a avisé la personne habilitée à prendre livraison des marchandises que lesdites marchandises étaient disponibles."

Article 12 : Prescription des actions

Du fait du nouveau paragraphe 5 qu'il est proposé d'ajouter à l'article 10, il faudrait modifier comme suit le paragraphe 2 de l'article 12 :

"2. Le délai de prescription court :

a) A partir du jour où l'exploitant a remis les marchandises ou une partie de celles-ci à une personne habilitée à en prendre livraison ou les a mises à sa disposition, ou considère les marchandises comme abandonnées en application du paragraphe 5 de l'article 10, ou".

Aucune modification n'est proposée pour l'alinéa b) du paragraphe 2.

Article 15 : Conventions internationales de transport

L'article 15, dans la mesure où il fait référence aux "droits et obligations qui peuvent résulter d'une convention internationale relative au transport de marchandises ayant force obligatoire dans un Etat partie à la présente Convention", est satisfaisant. De l'avis des Etats-Unis, le véritable objet de cet article, comme celui d'articles similaires d'autres conventions élaborées par la CNUDCI, est d'exclure du champ d'application de la nouvelle convention toutes les questions déjà régies par les conventions existantes, afin d'éviter toute confusion, tout conflit et tout chevauchement.

Toutefois, la réserve énoncée à l'article 15 ("ou de toute loi d'un tel Etat qui donne effet à une Convention internationale relative au transport international de marchandises ou qui en dérive") pose des questions fondamentales liées à la relation entre les traités et des lois nationales adoptées unilatéralement. La réserve, telle qu'elle est rédigée actuellement, peut être utilisée unilatéralement pour modifier les dispositions impératives de la Convention, dispositions qui devraient être uniformes, par l'application de lois nationales dont on affirmerait qu'elles dérivent en partie de telle ou telle autre convention de transport multilatérale ou bilatérale. Il est particulièrement important, pour une convention visant à combler des lacunes, de ne pas introduire d'incertitudes par le biais de lois nationales dérivées de conventions internationales. Aussi les Etats-Unis proposent-ils la suppression de ladite réserve.

Article 22 : Entrée en vigueur

Les Etats-Unis estiment, comme nombre d'autres pays, que la Convention n'est pas liée aux Règles de Hambourg de 1978 et n'a donc pas besoin, comme les Règles de Hambourg, de 20 instruments de ratification ou d'adhésion pour entrer en vigueur.

Il est bon à ce stade d'examiner d'autres conventions multilatérales : les Règles de La Haye de 1924 n'imposaient aucun nombre minimum de ratifications et elles sont entrées en vigueur en 1931 avec quatre ratifications; les amendements de Visby de 1968 exigeaient 10 ratifications et sont entrés en vigueur en 1977; le Protocole DTS de 1979 exigeait cinq ratifications et est entré en vigueur en 1984. La Convention multimodale de 1980 exige 30 ratifications et n'est pas encore entrée en vigueur. Aussi les Etats-Unis proposent-ils que la Convention entre en vigueur lorsque cinq Etats l'auront ratifiée ou y auront adhéré.

B. Organisations intergouvernementales

Bureau international du Travail (BIT)

[Original : anglais]

Le Bureau international du Travail a transmis au Secrétaire exécutif de la Conférence des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international les observations ci-après de la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) :

"La Fédération internationale des ouvriers du transport, au nom des employés des terminaux de transport, en particulier des agents des transports routiers, des agents du transport ferroviaire et des dockers, est vivement préoccupée par le libellé proposé au paragraphe 7-2 du projet de convention. En particulier, nous nous opposons avec vigueur à l'emploi des mots "s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice des fonctions pour lesquelles il a été engagé par l'exploitant" au paragraphe 7-2. A nos yeux, les employés d'un exploitant n'ont aucune responsabilité contractuelle vis-à-vis de l'expéditeur ou du destinataire. Ils sont responsables vis-à-vis de leur employeur et cette responsabilité est définie par le contrat de travail et le droit du travail qui le régit. Dans l'idéal, nous préfererions que toutes les actions entreprises par le préposé ou le mandataire d'un exploitant soient couvertes par les limites de responsabilité de la Convention, ce qui pourrait tout simplement être obtenu par la suppression proposée ci-dessus.

Nous ne pouvons en aucun cas accepter, comme le prévoit le libellé proposé, qu'il incombe à l'employé de prouver qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, et non à la personne intentant l'action de prouver le contraire.

Pour des raisons similaires, nous sommes favorables à la suppression du paragraphe 8-2. Le type d'action qui y est visé relève normalement du droit pénal."

C. Organisations internationales non gouvernementales

Institut des loueurs internationaux de conteneurs

[Original : anglais]

L'Institut de loueurs internationaux de conteneurs* présente ci-après les commentaires suivants à l'appui des limitations qu'impose l'article 10-3 au droit qu'a l'exploitant d'un terminal de transport de vendre les conteneurs sur lesquels il a exercé un droit de rétention. En vertu de l'article 10-3, l'exploitant est habilité à vendre les marchandises sur lesquelles il a exercé son droit de rétention, à l'exception des "conteneurs, palettes ou articles similaires de transport ou d'emballage qui appartiennent à une personne autre que le transporteur ou le chargeur et qui portent une marque claire de leur propriétaire" (à certaines exceptions près concernant les réparations ou améliorations).

L'Institut demande que l'article 10-3 soit approuvé sous son libellé actuel, qui est le résultat d'un compromis. A l'origine, l'Institut estimait que l'exploitant ne devrait avoir aucune sûreté sur un conteneur loué. Aux Etats-Unis, la question de savoir si l'exploitant aurait une telle sûreté n'est pas tranchée de manière claire. Selon certaines opinions, aux Etats-Unis, un entreposeur (c'est-à-dire l'exploitant) aurait un privilège lorsque la personne déposant les marchandises chez lui aurait un intérêt tel sur les marchandises qu'elle puisse les gager. Une compagnie maritime n'aurait pas un tel intérêt sur un conteneur loué. Dans certaines juridictions européennes, il semble qu'il y ait droit de rétention, mais non droit de vente, ou que ce dernier droit ne puisse être exercé que sur décision d'un tribunal.

L'objet du compromis est d'encourager la négociation entre l'exploitant en possession du conteneur et le loueur de conteneurs. Chacun a intérêt à un échange du conteneur contre paiement. Un droit de vente de l'exploitant entraînerait un déséquilibre en défaveur du loueur, qui n'est pas responsable du fait que le conteneur ait été laissé à l'exploitant. Le texte actuel établit un équilibre approprié et devrait pouvoir bénéficier aux deux parties.

Document A/CONF.152/7/Add.1**

[Original : anglais]
[13 mars 1991]

TABLE DES MATIERES

	<u>Page</u>
I. INTRODUCTION.....	41
II. COMPILATION DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS.....	42
A. Etats.....	42
Maroc.....	42
Maurice.....	42
Mexique.....	42
Pays-Bas.....	43
Pologne.....	46
Suède.....	46
B. Organisations intergouvernementales.....	49
Organisation de l'Unité africaine (OUA).....	49
Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE).....	49
C. Organisations internationales non gouvernementales.....	50
Union internationale des transports routiers (IRU).....	50

I. INTRODUCTION

On trouvera dans le présent additif au document A/CONF.152/7 les observations et propositions d'Etats et d'organisations internationales relatives au projet de Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international qui ont été reçues entre le 18 décembre 1990 et le 6 mars 1991. Durant cette période, les Etats et organisations internationales suivants ont envoyé leurs observations et propositions :

* L'Institut est l'association professionnelle de l'industrie de la location internationale de conteneurs maritimes. Le nom de la société de location propriétaire du conteneur est indiqué en lettres de grande taille sur chacun des quatre côtés du conteneur, entre autres.

** Incorporant le document A/CONF.152/7/Add.1/Corr.1 du 20 mars 1991.

Etats : Maroc, Maurice, Mexique, Pays-Bas, Pologne et Suède

Organisations intergouvernementales : Organisation de l'unité africaine (OUA) et Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE)

Organisations internationales non gouvernementales : Union internationale des transports routiers (IRU)

II. COMPILATION DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS

A. Etats

Maroc

[Original : français]

1. Le transport aérien

Les définitions figurant à l'article premier et le champ d'application précisé à l'article 2 du projet laissent apparaître que son application ne concerne pas la compagnie nationale en sa qualité de transporteur.

Il ressort, en effet, du paragraphe a) de l'article premier que la qualité d'exploitant, dont le texte tend à déterminer la responsabilité, n'inclut pas les personnes responsables des marchandises en vertu des règles applicables au transport.

La responsabilité de la compagnie nationale des transports aériens (RAM), étant à cet égard régie par la Convention de Varsovie, ne sera pas, de ce fait, soumise aux règles posées par le projet de convention.

2. Le transport routier

En ce qui concerne le transport routier, le projet de convention permettra de combler une lacune juridique aux points de rencontre des transports accomplis par des différents modes de transport.

En effet, l'importance du projet de convention réside dans le fait que son champ d'application vise les services exécutés par l'exploitant de terminal de transport (stockage, chargement, déchargement, arrimage, etc.) et concernant des marchandises qui font l'objet d'un transport international.

Maurice

[Original : anglais]

Le projet de convention ne s'applique qu'aux services liés au transport et ne modifie pas les droits et obligations pouvant découler des conventions internationales relatives au transport international de marchandises. Le Gouvernement mauricien note qu'à l'article 5 du projet de convention, la faute de la victime (contributory negligence) ne figure pas parmi les motifs d'exonération de responsabilité (partielle ou totale).

Mexique

[Original : espagnol]

Le Gouvernement mexicain se félicite de l'élaboration par la CNUDCI du projet de convention. Ce document est la suite logique des activités entreprises par la CNUDCI et d'autres organismes internationaux dans le domaine du transport international de marchandises. Il est nécessaire d'élaborer une convention internationale régissant la responsabilité des exploitants de terminaux de transport internationaux, car les conventions relatives au transport se limitent à certains aspects de cette activité, et il apparaît que c'est durant les étapes intermédiaires du transport, notamment avant et après, que les marchandises sont le plus fréquemment endommagées ou perdues.

Article premier

Il est souhaitable de définir la "personne habilitée à prendre livraison des marchandises". Cette expression se retrouve dans les articles 3, 4, 5 et 11. En particulier, puisque l'article 4 utilise également le mot "client", il faudrait préciser qui est le client, est-il le chargeur, le transporteur ou le destinataire ? La personne habilitée à prendre livraison des marchandises peut être un transporteur, un autre exploitant, le destinataire ou le porteur du connaissance.

Il faudrait également envisager de définir le "client".

Article 4

Pour ce qui est du paragraphe 4, on notera que le paragraphe 3 de l'article 14 des Règles de Hambourg contient une définition de la signature. Le paragraphe 3 de l'article 5 de la Convention sur le transport multimodal contient une définition similaire. Par ailleurs, l'alinéa k) de l'article 5 de la Convention des Nations Unies sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux donne une définition différente de la signature.

Selon le libellé adopté dans le projet de convention, la signature non manuscrite est admise si cela n'est pas incompatible avec la loi du pays dans lequel le document est signé. Cette condition n'est pas propice à l'uniformité et elle est source d'importantes incertitudes. Quoi qu'il en soit, il serait préférable d'autoriser une réserve. L'accord qui s'est dégagé lors de la négociation de la Convention sur les effets de commerce mentionnée ci-dessus démontre que cela n'est pas nécessaire.

Lors de l'examen de cette dernière convention, on avait proposé initialement un libellé similaire à celui utilisé dans le projet de convention à l'examen. On avait prévu une réserve. Durant les travaux d'élaboration de la convention, la question a été discutée en détail, car elle était considérée comme l'une des "questions les plus controversées"; en effet la notion de signature est d'une grande importance dans le domaine du droit des effets de commerce. La définition qui a alors été formulée était plus satisfaisante pour la majorité des nations que le texte similaire à celui qui est maintenant proposé à l'article 4.

Il est recommandé i) d'éliminer les incertitudes liées à la notion de signature (il y a trois définitions différentes); ii) d'adopter la définition figurant dans la Convention sur les lettres de change et les billets à ordre, car elle présente des avantages par rapport aux autres définitions.

Quoi qu'il en soit, il est absolument nécessaire d'éliminer la condition selon laquelle la signature non manuscrite ne doit pas être incompatible avec la loi du pays où le document est signé. S'il est jugé nécessaire de maintenir cette condition, il serait mieux de permettre une réserve. Cela représenterait un pas en arrière par rapport à d'autres instruments, ainsi qu'à la pratique du commerce international.

Article 6

Cet article établit des limites de responsabilité qui sont basses par rapport à celles qui sont fixées dans d'autres conventions internationales, par exemple à l'article 6 des Règles de Hambourg et à l'article 18 de la Convention sur le transport multimodal. En outre, l'expérience prouve que les pertes et endommagements se produisent le plus souvent durant les étapes couvertes par la Convention. Pour toutes ces raisons, il serait bon de relever les limites de responsabilité au moins jusqu'au niveau fixé dans les autres conventions susmentionnées.

Dans un autre ordre d'idée, il convient de noter qu'entre le moment où se produit le fait engageant la responsabilité et celui où est payée une indemnisation, il s'écoule un délai important. Aussi serait-il bon d'énoncer (voir par exemple l'article 70 de la Convention sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux et l'article 78 de la Convention sur la vente internationale de marchandises) l'obligation de payer des intérêts et de dédommager du préjudice que pourront entraîner des fluctuations des taux de change. Sinon, même quand la personne lésée peut se prévaloir de cette obligation en application de la loi nationale, la personne responsable pourra arguer que, pour la détermination de la limite de sa responsabilité, les intérêts et les pertes au change sont pris en compte.

Pour ce qui est de la responsabilité en cas de retard, qui est fixée par référence au montant total des sommes dues à l'exploitant, la limite semble très basse, car l'exploitant ne risque que de perdre sa rémunération.

L'article fait référence aux sommes dues à l'exploitant et l'on peut donc supposer que les autres frais que peut contracter l'exploitant ne sont pas pris en compte pour la détermination de la limite. Il conviendrait de réexaminer cette question.

Article 10

Le Gouvernement mexicain note avec satisfaction que la CNUDCI, à sa vingt-deuxième session, semble avoir adopté le critère selon lequel la vente des marchandises ne sera possible que si cela est permis par la loi de l'Etat où se trouvent les marchandises. En effet, le critère qui était auparavant énoncé dans le projet, selon lequel la vente serait possible si la loi de l'Etat où l'exploitant avait son établissement l'autorisait, aurait rendu la convention incompatible avec les principes fondamentaux de notre système juridique, qui ne permet pas la vente sans audition par la justice du propriétaire. D'autres Etats ayant des systèmes juridiques similaires avanceraient sans doute la même objection.

Pays-Bas

[Original : anglais]

Observations générales

Le Gouvernement néerlandais a pris note avec beaucoup d'intérêt et de satisfaction du projet de convention. L'unification des règles relatives à la responsabilité des exploitants de terminaux de transport vise avant tout à combler les lacunes des régimes de responsabilité

laissées par les conventions internationales de transport avant, pendant et après le transport, ainsi qu'entre les différentes étapes du transport. D'une part, le projet de convention protège comme il convient les personnes ayant un intérêt sur les marchandises et, de l'autre, il facilite les recours des transporteurs, entrepreneurs de transport multimodal, transitaires et entités similaires contre l'exploitant de terminal lorsqu'ils sont tenus responsables d'une perte ou d'un endommagement des marchandises imputables à l'exploitant pendant qu'ils étaient responsables des marchandises.

Le Gouvernement néerlandais a conscience du fait qu'il est possible d'améliorer les conditions générales appliquées par les différents types de terminaux, mais il doute que l'on puisse y arriver par l'imposition d'un régime commun de responsabilité, et ce pour les raisons suivantes.

Le projet de convention s'applique aux exploitants de terminaux qui reçoivent des marchandises faisant l'objet d'un transport international par air, par mer, par route et par voie d'eau intérieure. Il existe une grande diversité d'exploitants qui reçoivent différents types de marchandises et exécutent différents types de services. En outre, ces exploitants effectuent des opérations plus ou moins techniques et plus ou moins complexes. Vu la diversité des conditions dans lesquelles les exploitants de transport fournissent leurs services, le Gouvernement néerlandais n'est pas convaincu que les différents types de terminaux doivent nécessairement se voir imposer le même régime de responsabilité. Par exemple, en application de l'article 5 du projet de convention, le régime de responsabilité se fonde sur la notion de faute ou négligence présumée. L'exploitant n'est exonéré de sa responsabilité que s'il peut prouver que lui-même, ses préposés ou mandataires ou d'autres personnes dont il utilise les services pour l'exécution de services relatifs au transport ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences. Ce renversement de la charge de la preuve signifie qu'en application des dispositions du projet de convention, il ne sera pas possible à l'exploitant de démontrer que sa responsabilité n'est pas engagée. Dans la pratique, les exploitants ont entre leurs mains un volume énorme de marchandises très diverses et ne sont pas à même d'en évaluer la condition et la qualité. Il leur serait donc difficile, sinon impossible, de prouver qu'eux-mêmes, leurs préposés ou mandataires ou toute autre personne dont ils utiliseraient les services ont pris toutes les mesures raisonnables pour éviter l'événement ou ses conséquences. On notera également qu'il est souvent difficile aux exploitants de déterminer par avance quelles mesures devraient être prises, car les documents n'indiquent pas toujours avec suffisamment de précision la nature des marchandises. Il serait en outre impossible d'attendre des exploitants qu'ils connaissent suffisamment bien toutes les marchandises reçues pour pouvoir prendre dans tous les cas les mesures appropriées. Chaque branche de l'industrie a ses propres conditions régissant la responsabilité, qui ont été fixées compte tenu de la situation de cette branche. Le Gouvernement néerlandais est certes convaincu que les règles uniformes énoncées par le projet de convention devraient améliorer certains aspects des activités des exploitants de terminaux de transport, mais cela ne signifie pas que la responsabilité d'une société d'expédition de minerais ou d'un entrepôt de fromages devrait augmenter dans la même mesure que celle du principal terminal de conteneurs de Rotterdam.

C'est pourquoi le projet de convention devrait laisser au législateur national la possibilité d'appliquer le projet de convention selon les circonstances propres à chaque branche. Le Gouvernement néerlandais souhaiterait donc présenter la proposition ci-après :

"Article

Tout Etat peut déclarer au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion qu'il limitera l'application des règles énoncées dans la présente Convention à certains types d'exploitants de terminaux."

Cet article devrait être inséré après l'article 19.

Les observations ci-après relatives à certains articles ne constituent pas la position définitive du Gouvernement néerlandais. Celui-ci se réserve en effet le droit de présenter d'autres propositions de modification de ces articles ou d'autres articles lors de la conférence diplomatique qui doit se tenir en avril 1991 à Vienne.

Article premier. Définitions

Article premier, alinéa a)

La phrase "Toutefois, cette personne ne sera pas considérée comme un exploitant dès lors qu'elle est responsable des marchandises conformément aux règles juridiques applicables au transport" n'est pas claire. Cette phrase ne devrait pas avoir pour conséquence de rendre responsable, en application des règles régissant la responsabilité des exploitants de terminaux, un transporteur qui se serait légalement - par exemple en application des Règles de La Haye-Visby - exonéré de sa responsabilité par une clause d'exonération "avant et après" et qui ne serait donc pas responsable des marchandises en vertu des règles juridiques applicables au transport.

Le Gouvernement néerlandais souhaiterait proposer de remplacer cette phrase par la phrase suivante :

"Toutefois, une personne ne sera pas considérée comme un exploitant lorsque les règles juridiques régissant le transport lui sont applicables."

Article premier, alinéa c)

Les règles uniformes sont applicables lorsque les marchandises font l'objet d'un transport international. Il devrait être précisé que cela est le cas lorsque, dans un contrat de transport unique, le point de départ et le point de destination sont situés dans deux Etats différents. La définition, telle qu'elle est actuellement libellée, pourrait laisser entendre que des marchandises qui sont transportées en vertu d'un contrat d'un point à un autre dans un même Etat, puis entreposées, en attendant d'être transportées à l'étranger en vertu d'un autre contrat, sont régies par les règles uniformes.

Le Gouvernement néerlandais souhaiterait proposer l'insertion à l'alinéa c), après le mot "dont", des mots : "conformément au contrat".

Article premier, alinéa d)

Il faudrait préciser que l'expression "services relatifs au transport" désigne la manutention des marchandises et non, par exemple, des services financiers relatifs aux marchandises. Dans la pratique, les exploitants financent souvent aujourd'hui certains services relatifs au transport des marchandises. Ces services pourraient aisément être à l'avenir considérés comme des services relatifs au transport. Le Gouvernement néerlandais souhaiterait donc proposer que la définition des services relatifs au transport soit remplacée par la définition suivante :

"d) Les termes services relatifs au transport désignent les services relatifs à la manutention des marchandises, tels que le stockage, l'entreposage, le chargement, le déchargement, l'arrimage, le trimmage, le fardage et l'accorage."

Article 5. Fondement de la responsabilité

Le projet de convention ne comporte pas de dispositions traitant expressément des dommages indirects. Le groupe du travail de la CNUDCI qui a élaboré le projet de convention a jugé que c'était à la législation nationale de déterminer si de tels dommages entraînent dans le champ d'application de la convention. Le Gouvernement néerlandais est convaincu qu'il faudrait préciser que l'article 5 n'englobe pas les dommages indirects. Aussi souhaiterait-il proposer que soit ajouté le nouveau paragraphe 5 ci-après à l'article 5 :

"5. Le montant total recouvrable est calculé par référence à la valeur de ces marchandises au lieu et à la date auxquels elles sont livrées, ou auraient dû être livrées, conformément à l'article 3. La valeur des marchandises est fixée conformément au cours de la bourse de commerce ou, faute d'un tel cours, conformément au prix du marché, ou, s'il n'y a ni cours de la bourse de commerce, ni prix du marché, par référence à la valeur normale de marchandises du même type et de la même qualité."

Article 8. Déchéance du droit de limiter la responsabilité

L'inclusion à l'article 8 des préposés ou mandataires suscite de sérieuses objections. La limitation est en soi inéquitable, mais on peut supposer que, pour pouvoir exercer sa profession, un exploitant doit pouvoir évaluer les risques en jeu et s'assurer en conséquence. Il est donc acceptable que l'exploitant demande que sa responsabilité soit limitée. Si ces limites étaient dépassées, il se trouverait dans une situation précaire et incertaine. La notion même de limitation deviendrait illusoire si les limites pouvaient être dépassées dans de trop nombreux cas, car les exploitants devraient de toute façon s'assurer pour le montant total des dommages. Dans la pratique, cela signifierait souvent qu'un envoi serait doublement assuré, car la partie intéressée aux marchandises aurait sans doute soucrit une assurance transport couvrant les marchandises durant la totalité du transport.

Cette augmentation du risque entraînera une augmentation correspondante de la prime de l'assurance-responsabilité d'un exploitant, facteur qu'il prendra en compte pour fixer ses frais. Bien sûr, les primes de l'assurance transport baisseront peut-être, mais, dans la pratique, cela se produit rarement, car l'élargissement du droit de recours de l'assureur du transport contre l'assureur de la responsabilité ne réduira pas les frais du premier. L'article 8 du projet de convention dispose que l'exploitant ne pourra se prévaloir des limites de responsabilité si le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de l'exploitant lui-même ou de ses préposés ou mandataires commis soit avec l'intention de provoquer ce dommage, soit témérairement et en sachant que ce dommage en résulterait probablement. Cela vaut même si les préposés ou mandataires ont agi hors du cadre de leur emploi. Pour les raisons mentionnées ci-dessus, le Gouvernement néerlandais estime que le dépassement de ces limites ne devrait être autorisé que dans des cas exceptionnels, afin d'éviter qu'elles ne perdent toute signification. Il ne devrait donc être possible de dépasser les limites que dans les cas où l'exploitant lui-même a agi soit avec l'intention de provoquer le dommage, soit témérairement et en sachant que ce dommage en résulterait.

Pour ce qui est du paragraphe 1, le Gouvernement néerlandais souhaite proposer la suppression des mots : "lui-même ou de ses préposés ou mandataires".

Article 22. Entrée en vigueur

L'unification des règles relatives à la responsabilité des exploitants de terminaux a pour principal objet de combler les lacunes des régimes de responsabilité laissées par les conventions internationales de transport; aussi la convention devrait-elle entrer en vigueur après le dépôt du quinzième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

Pologne

[Original : anglais]

1. Le projet de convention devrait énoncer clairement son objectif, objectif qui est mentionné indirectement dans le rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa vingt-deuxième session (A/44/17).
2. Il faudrait définir plus précisément l'exploitant de terminal de transport et l'étendue de sa responsabilité.
3. Il est important, pour bien comprendre le paragraphe 1 de l'article 6, de souligner dans le texte que la Convention vise également les transports par rail, ou par rail et par mer ou voie d'eau intérieure.
4. Article 10, paragraphe 4. Afin d'éviter que ne soient intentées des actions superflues liées à la décision de l'opérateur de vendre les marchandises, le paragraphe devrait indiquer précisément le type et le nombre d'efforts à déployer raisonnablement pour aviser de la vente prévue le propriétaire des marchandises, la personne dont l'exploitant a reçu ces marchandises et la personne habilitée à en prendre livraison auprès de l'exploitant.
5. Article 12. Selon nous, le paragraphe 3 est superflu si l'on tient compte du texte du paragraphe 2.

Suède*

[Original : anglais]

Observations générales

1. La Suède se félicite du travail qu'ont accompli, d'une part, le Groupe de travail des pratiques en matière de contrats internationaux et, d'autre part, la Commission à sa vingt-deuxième session, et elle leur renouvelle son appui. Le projet de convention constitue une base solide pour de nouvelles négociations à l'occasion de la prochaine conférence diplomatique, en vue de définir un régime de responsabilité des exploitants de terminaux de transport et de combler ainsi une lacune juridique dans la chaîne de transport. La Suède rappelle qu'elle souhaite que ce régime de responsabilité prenne la forme d'une convention qu'elle juge être le moyen le plus efficace d'uniformiser ce volet du droit des transports.

Observations portant sur divers articles

2. La Suède précise qu'elle a déjà soumis des observations par lettre en date du 30 novembre 1988 [...]. Ces observations visaient les articles premier, 2, 3, 5 et 6 du projet de convention. Elles figurent dans la compilation d'observations de gouvernements et d'organisations internationales établie à l'occasion de la vingt-deuxième session de la Commission (A/CN.9/319). La Suède juge inutile de les répéter ici et souhaite que le Secrétariat les publie dans la documentation destinée à la Conférence des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international.

[Les observations présentées par la Suède à la vingt-deuxième session de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international, qui figurent dans le document intitulé "Compilation d'observations de gouvernements et d'organisations internationales sur le projet de Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international" (A/CN.9/319), sont reproduites plus loin, immédiatement après le paragraphe 9 des observations de la Suède soumises à la Conférence des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international.]

3. Toutefois, en sus des observations déjà formulées et à la lumière des négociations qui ont eu lieu à la vingt-deuxième session, la Suède souhaite soumettre les observations ci-après à l'examen de la Conférence.

Article 6. Limites de la responsabilité

4. Sous sa forme actuelle, le projet de convention ne compte aucune disposition obligeant les exploitants à contracter une assurance pour couvrir leur responsabilité au titre de la convention. La Suède a déjà fait état des préoccupations que suscite cette lacune.

5. En outre, le projet de convention ne plafonne pas le montant cumulé des réparations qui pourraient être dues à la suite d'un accident grave survenant dans un terminal et dont l'exploitant pourrait être impérativement responsable, avec ou sans droit de limiter sa responsabilité pour chacune des demandes de réparation.

* Les observations formulées ici ne doivent pas être considérées comme exhaustives. Le Gouvernement suédois se réserve le droit de formuler de nouvelles observations ou propositions lors de la Conférence diplomatique en avril.

6. Dans nombre des grands terminaux internationaux de transport sont stockées ou manipulées à tout moment d'énormes quantités de marchandises. Ces marchandises ont une valeur considérable et il serait quasiment impossible d'en déterminer la valeur cumulée à un moment donné.

7. Les représentants des assureurs suédois ont fait valoir qu'il serait vraisemblablement très difficile, voire impossible, de trouver sur le marché de l'assurance des compagnies prêtes à couvrir une responsabilité illimitée de ce type. En effet, on peut estimer que les assureurs seraient, en tout état de cause, peu enclins à proposer une assurance responsabilité, eu égard aux risques et incertitudes considérables qui sont en jeu, et que les primes d'assurance seraient très élevées, voire prohibitives. Les exploitants risquent de ne pas être en mesure d'assurer leurs risques, qu'ils le veuillent ou non. Si ces hypothèses se vérifiaient, l'intérêt du régime proposé s'en trouverait considérablement amoindri.

8. Dans ces conditions, la Conférence devra se pencher avec tout le sérieux voulu sur la nécessité de compléter l'article 6, sous sa forme actuelle, en y introduisant une limite maximale ("une limite globale") pour la responsabilité de l'exploitant, qui ne pourra pas être dépassée, même en cas d'accident d'ampleur catastrophique.

Article 10. Sûreté portant sur les marchandises

9. Lors de la vingt-deuxième session, on a formulé une proposition, qui a d'ailleurs reçu l'appui de la Suède, tendant à ce que le droit de rétention de l'exploitant sur les marchandises couvre non seulement les frais et les créances relatives à la période pendant laquelle il est responsable des marchandises, mais aussi les frais et les créances postérieurs à cette période (voir l'article 3). L'un des exemples cités était celui des frais d'entreposage qui continuaient à courir lorsque la personne habilitée à recevoir les marchandises ne les avait pas enlevées à la date prévue. Cette proposition a été acceptée par la Commission et renvoyée au groupe de rédaction (voir le rapport sur les travaux de la vingt-deuxième session, par. 126). Toutefois, le groupe de rédaction a négligé de donner suite à cette décision dont on ne trouve aucun écho dans le texte actuel du projet de convention. La Suède rappelle qu'elle appuie cette proposition et souhaite que le paragraphe 1 du projet d'article 10 soit modifié en conséquence.

[Les observations de la Suède reproduites ci-après ont été formulées à l'occasion de la vingt-deuxième session de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (Vienne, 16 mai-2 juin 1989). Elles ont été publiées dans le document intitulé "Compilation d'observations de gouvernements et d'organisations internationales sur le projet de Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international" (A/CN.9/319) et sont consignées ci-après à la demande de la Suède (voir plus haut le paragraphe 2 des observations formulées par la Suède à l'occasion de la Conférence).]

Observations générales

La Suède se félicite du travail qu'a accompli le Groupe de travail des pratiques en matière de contrats internationaux. Le projet de convention constitue une base solide pour de nouvelles négociations visant l'élaboration d'un régime de responsabilité des exploitants de terminaux de transport.

La Suède a conscience - et tient à souligner - que le projet de convention est le résultat d'un compromis entre différentes opinions et différents systèmes juridiques. Aussi les solutions retenues en vue de régler divers problèmes ne correspondent-elles pas nécessairement à la position que la Suède aurait elle-même préférée.

Toutefois, l'instauration d'un régime de responsabilité dans ce domaine du droit des transports permettant de combler les lacunes actuelles dans la chaîne de transport présente un intérêt tel que l'on peut, d'une manière générale, accepter le projet.

En ce qui concerne la forme du régime proposé, le Groupe de travail a recommandé une convention. A un stade antérieur des négociations au sein du Groupe de travail, la solution d'une loi type a également été envisagée.

L'un des facteurs importants dont il faut tenir compte lors du choix entre ces deux solutions est le fait que les Règles de Hambourg et la Convention sur le transport multimodal qui, dans une large mesure, ont servi de modèles à la future convention, ne sont pas encore entrées en vigueur. Ce facteur, toutefois, ne devrait pas être considéré comme déterminant car ce qui compte avant tout c'est l'uniformisation la plus grande possible de ce domaine du droit des transports.

La Suède est prête à accepter que le régime de responsabilité revête la forme d'une convention. Pour les Etats qui ne sont pas disposés à accepter cette solution et le caractère impératif au plan international d'une convention, la convention proposée pourrait servir de modèle à une législation nationale. Ces Etats pourraient ensuite décider de ratifier ou non la convention. Cette solution permettrait elle aussi de promouvoir l'uniformité.

Après ces observations d'ordre général, la Suède souhaite faire un certain nombre d'observations sur divers articles de la convention, en gardant présent à l'esprit, ainsi que cela est indiqué plus haut, leur caractère de solution de compromis dûment pesée.

Observations portant sur divers articles

Article premier

a) Pour qu'une personne puisse être considérée comme exploitant de terminal de transport, il faut notamment qu'elle s'engage à "prendre en garde" des marchandises..., etc. Le sens de l'expression "prendre en garde" devrait être clarifié afin que l'on sache exactement dans quel cas le régime de responsabilité s'appliquera ou non. L'exploitant serait-il tenu, par exemple, d'effectuer certains actes en ce qui concerne la réception des marchandises ou suffirait-il que les marchandises soient laissées sur le quai et que des instructions viennent ultérieurement préciser leur destination, etc., pour que les règles s'appliquent ?

b) La définition des "marchandises" n'est pas tout à fait claire sur certains points. Cette définition couvrirait-elle, par exemple, les animaux vivants et les déménagements (voir le paragraphe 4 de l'article premier de la CMR) ? Des éclaircissements semblent nécessaires sur ce point.

e) f) Les définitions qu'énoncent ces deux alinéas excluent le recours aux notifications et demandes orales dans le cadre de plusieurs projets d'articles de la convention. La Suède n'est pas favorable à une telle exclusion. Il eut été préférable de laisser aux parties en cause le soin de déterminer la forme appropriée de notification à utiliser selon les usages commerciaux et dans le souci de protéger leurs intérêts. Exiger une forme particulière créerait en outre une confusion au sein des systèmes juridiques, dont le système suédois, où il incombe aux tribunaux de se prononcer sur la valeur des témoignages présentés soit par écrit, soit oralement par un témoin.

Article 2

Les règles ne s'appliquent qu'aux marchandises qui font l'objet d'un transport international. On pourrait arguer que, du point de vue de la logique, cela ne constitue pas la meilleure solution. Des règles différentes pourraient s'appliquer aux mêmes types de marchandises dans un terminal, selon leur lieu de destination. Cela pourrait être source de confusion et avoir pour résultat que les "marchandises nationales" seraient traitées avec moins de soin que les marchandises destinées à l'étranger. Toutefois, la Suède ne s'opposera pas à la solution proposée.

Article 3

En ce qui concerne l'emploi des mots "prises en garde", les arguments avancés à propos de l'article premier s'appliquent ici aussi.

La période de responsabilité pour les marchandises expire lorsque l'exploitant les remet à la personne habilitée à en prendre livraison ou "les met à sa disposition". Cela semble être une règle très stricte du point de vue du client. Elle implique que l'exploitant n'a pas à prendre soin des marchandises et n'est pas responsable d'elles s'il y a retard dans l'enlèvement des marchandises par rapport au délai convenu. On pourrait arguer que l'exploitant devra être responsable aussi longtemps qu'il n'aura pas avisé le destinataire et ne l'aurait pas invité à enlever les marchandises. Si la formulation actuelle a pour objet d'empêcher que les terminaux ne soient utilisés pour des entreposages de longue durée, il serait, bien entendu, possible de contraindre cette pratique en augmentant les frais d'entreposage.

Article 5

Le mot "préjudice" placé au début du paragraphe 1 : "L'exploitant est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises" pourrait bien être et a été interprété comme incluant le préjudice indirect. Dans ces conditions, on a fait observer que les limites de responsabilité des exploitants seraient alors floues. Au sein du Groupe de travail, toutefois, on a vraisemblablement estimé que le dédommagement d'un demandeur pour préjudice indirect dans tel ou tel cas dépendrait des règles pertinentes du système juridique applicable. Le libellé retenu étant source d'incertitude, il serait peut-être utile de revoir ce paragraphe.

Article 6

La Suède est disposée à souscrire à l'approche retenue au paragraphe 1 qui implique une limitation par kilo et qui écarte une limitation fondée sur le nombre de colis ou d'unités de chargement. En ce qui concerne les arguments qui militent en faveur de cette solution, on se reportera au rapport de la dixième session du Groupe de travail qui s'est tenue à Vienne (A/CN.9/287, par. 34).

La Suède souhaite, pour l'instant, réserver sa position en ce qui concerne des montants précis. Il convient, toutefois, de souligner que ces montants devraient correspondre aux autres montants énoncés dans le droit des transports afin que les actions récursoires entre exploitants et transporteurs soient possibles sur des bases équitables.

En outre, il convient de noter que la décision définitive sur les montants dépendra, entre autres choses, des clauses de réserve qui seront élaborées par la Commission (voir les paragraphes 45 et 96 du rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa onzième session publié sous la cote A/CN.9/298).

Conclusions

De l'avis de la Suède, il eut été préférable que le projet de convention comprenne des règles obligeant l'exploitant à s'assurer pour sa responsabilité. Les propositions visant à introduire une telle obligation n'ont toutefois pas suscité un accueil très favorable au sein du Groupe de travail. Or le régime de responsabilité risquerait, hélas, de présenter un intérêt moindre si l'exploitant ne disposait pas de moyens financiers suffisants pour faire face aux réclamations qui pourraient lui être adressées.

B. Organisations intergouvernementales

Organisation de l'unité africaine (OUA)

[Original : français]

1. L'article 5, paragraphe 3, comporte des termes vagues qui pourraient donner lieu à controverses et poser des problèmes d'application. En effet, au lieu de "dans un délai raisonnable" = "within a reasonable time", il conviendrait de préciser le nombre de jours comme c'est le cas dans d'autres articles.

2. L'article 18, paragraphe 3, stipule que "la présente Convention sera ouverte à l'adhésion des Etats qui ne sont pas signataires à partir de la date à laquelle elle sera ouverte à la signature".

Il y a lieu d'apporter une légère correction à ce libellé pour dire que : "La présente Convention sera ouverte à l'adhésion de tous les Etats non signataires à partir de la date de son entrée en vigueur."

Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE)

[Original : anglais]

1. Dans le projet de Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international, le champ de la responsabilité est différent de celui que définit un protocole sur la responsabilité qui est en cours d'élaboration au PNUE, conformément à la résolution 3 de la Conférence de Bâle de mars 1989. Alors que le projet de convention traite de la responsabilité en cas de perte ou d'endommagement des marchandises, ou de retard dans la remise des marchandises, les projets d'éléments du protocole actuellement élaboré par le groupe de travail spécial convoqué par le PNUE ne traitent pas de la responsabilité liée aux marchandises (déchets dangereux) ou aux retards dans leur traitement, mais des dommages résultant des effets dangereux de ces déchets (décès, dommages corporels ou matériels, pollution de l'environnement).

2. Ces deux instruments juridiques ayant un champ d'application différent, la responsabilité est répartie différemment. Dans le projet de convention, la responsabilité incombe à l'exploitant (tel que défini à l'article premier), alors que, dans les projets d'éléments du protocole en cours d'examen au PNUE, la responsabilité incombe à celui qui produit les déchets, avec une responsabilité indirecte possible de celui qui les élimine et qui est dûment autorisé à recevoir des déchets en application de la Convention de Bâle.

3. En raison de ces différences touchant le champ d'application, ainsi que la répartition de la responsabilité, les autres dispositions de ces deux instruments juridiques, qui sont fondées sur les dispositions susmentionnées, sont également différentes. Ainsi, le projet de convention et les projets d'éléments d'un protocole de la Convention de Bâle ne sont pas contradictoires et ne font pas double emploi.

4. Toutefois, les obligations énoncées à l'article 9 du projet de Convention concernant les marchandises dangereuses devraient être examinées compte tenu des obligations énoncées par la Convention de Bâle.

5. L'article 9 du projet de convention permet la manutention par l'exploitant de marchandises dangereuses qui ne sont pas marquées, étiquetées, emballées ou accompagnées des documents voulus conformément à toute loi ou réglementation concernant les marchandises dangereuses et sans que l'exploitant n'ait connaissance de leur caractère dangereux. Ces informations n'étant pas à la disposition de l'exploitant et celui-ci ne connaissant donc pas la nature des marchandises, l'alinéa a) de l'article 9 permet à l'exploitant de prendre toutes les précautions que les circonstances peuvent exiger, y compris de détruire ces marchandises, si elles sont dangereuses pour l'environnement.

6. Dans ces conditions, il semble que l'article 9 du projet de convention ne soit pas conforme aux dispositions de l'article 4-7 de la Convention de Bâle qui est libellé comme suit :

"En outre, chaque Partie :

a) Interdit à toute personne relevant de sa compétence nationale de transporter ou d'éliminer des déchets dangereux ou d'autres déchets, à moins que la personne en question ne soit autorisée ou habilitée à procéder à ce type d'opération;

b) Exige que les déchets dangereux et d'autres déchets qui doivent faire l'objet d'un mouvement transfrontière soient emballés, étiquetés et transportés conformément aux règles et normes internationales généralement acceptées et reconnues en matière d'emballage, d'étiquetage et de transport, et qu'il soit dûment tenu compte des pratiques internationalement admises en la matière;

c) Exige que les déchets dangereux et d'autres déchets soient accompagnés d'un document de mouvement depuis le lieu d'origine du mouvement jusqu'au lieu d'élimination."

C. Organisations internationales non gouvernementales

Union internationale des transports routiers (IRU)

[Original : français]

Préambule

"Les Parties contractantes, ayant reconnu l'utilité de régler de manière uniforme les droits et obligations des exploitants de terminaux de transport international de marchandises, particulièrement en ce qui concerne le document émis et leur responsabilité, sont convenues de ce qui suit :"

Article premier : Définitions

a) Au lieu de l'expression : "dans une zone sous son contrôle ou sur laquelle elle a un droit d'accès ou d'utilisation", ne serait-il pas préférable de définir le terme : "Terminal" : "lieu où sont placées les marchandises sous la garde de l'exploitant" ?

Nouveau b) Le terme : "Personne" désigne à la fois les personnes physiques et les personnes morales.

b) Remplacer le terme "article" par "engin" de transport.

Article 2 : Champ d'application

b) et c) Ajouter : "exécuté par un exploitant".

3. A supprimer.

Article 3

L'exploitant est responsable des marchandises faisant l'objet d'un transport international entre le moment de la prise en garde et celui de la remise.

Article 4 : Emission d'un document

1. Il est important pour l'exploitant d'émettre un document accusant réception de la marchandise car il doit au préalable l'identifier (origine nationale ou internationale) et en vérifier l'état. La dispense d'émettre un tel document (art. 4.2) ne devrait pas être admise afin de prévenir des contestations ultérieures.

a) Sans vérification par l'exploitant !

2. Remplacer "moyen" par "mode" de transport.

Article 5 : Fondement de la responsabilité

1. "L'exploitant est responsable de la perte totale ou partielle, ou de l'avarie, qui se produit entre le moment de la prise en garde de la marchandise et celui de la remise, ainsi que du retard à la remise. Il est déchargé de cette responsabilité s'il prouve que lui-même, ses préposés et toutes autres personnes aux services desquelles il recourt pour l'exécution des services relatifs au transport ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées d'eux pour éviter l'événement préjudiciable."

2. "Si les mesures visées au paragraphe 1 n'ont pas été prises et que cette défaillance..."

3. "Il y a retard lorsque la marchandise n'a pas été remise par l'exploitant dans le délai convenu ou, à défaut d'un tel accord, dans un délai de 30 jours dès la demande de remise des marchandises."

4. "Seront considérées comme perdues les marchandises non livrées par l'exploitant à l'expiration d'un délai de 30 jours suivant la date convenue ou, à défaut d'un tel accord, dans le délai de 30 jours faisant suite à l'expiration de celui de la demande de livraison des marchandises."

Article 6 : Limites de la responsabilité

L'indemnisation, en cas de perte ou d'avarie de la même marchandise, devrait se calculer non pas d'après des limites de responsabilité différentes selon qu'il s'agit de tel ou tel mode de transport, ce qui crée des inégalités de traitement juridique, mais d'après la valeur de la marchandise au jour et lieu de la prise en garde par l'exploitant.

Cette valeur devrait être déterminée d'après le cours en bourse ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un ou de l'autre, d'après la valeur usuelle des marchandises de même nature et qualité. Toutefois, l'indemnité due par l'exploitant ne devra pas être inférieure ni supérieure à celle qui, le cas échéant, est due par le client à son commettant.

En cas de maintien du texte actuel du projet de convention, il y a lieu, par souci d'équité, de prendre aussi en considération les marchandises transportées par ferroutage et transroulage.

Il est proposé d'ajouter le paragraphe suivant :

c) "Si les marchandises proviennent d'un transport par ferroutage ou transroulage, la responsabilité de l'exploitant pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises, conformément aux dispositions de l'article 5, est limitée à concurrence du montant qui est dû au client du transporteur."

Article 10 : Sûreté portant sur les marchandises

Les garanties sur la marchandise données par l'article 10 à l'exploitant ne trouvent pas leur contrepartie pour que soit garantie aussi la responsabilité de l'exploitant vis-à-vis du transporteur.

Ne faut-il pas prévoir dans un nouvel article un système de caution ou d'assurance obligatoire de la part de l'exploitant analogue à ce qui a été prévu à l'article 13 de la Convention sur la responsabilité civile pour les dommages causés au cours du transport de marchandises dangereuses par route, rail et bateaux de navigation intérieure (CRTD), du 10 octobre 1989 ?

Article 12 : Prescription des actions

Paragraphe 4 de l'article 12 : à supprimer.

Document A/CONF.152/7/Add.2

[Original : anglais]
[27 mars 1991]

TABLE DES MATIERES

	<u>Page</u>
I. INTRODUCTION.....	51
II. COMPILATION DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS.....	52
A. Etats.....	52
Afghanistan.....	52
Chine.....	52
B. Organisation internationale non gouvernementale.....	53
Conseil exécutif du Comité maritime international (CMI).....	53

I. INTRODUCTION

On trouvera dans le présent additif 2 au document A/CONF.152/7 des observations et propositions d'Etats et d'organisations internationales relatives au projet de Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international qui ont été reçues entre le 6 et le 22 mars 1991. Au cours de cette période, les deux Etats et l'organisation internationale suivants ont envoyé leurs observations et propositions :

Etats : Afghanistan, Chine

Organisation non gouvernementale : Conseil exécutif du Comité maritime international (CMI)

II. COMPILATION DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS

A. Etats

Afghanistan

[Original : anglais]

Après avoir étudié avec intérêt le texte, le Gouvernement afghan désire présenter les observations suivantes. On sait que l'Afghanistan est un pays sans littoral ainsi qu'un des pays les moins avancés et le droit de transit et d'accès à une voie d'eau est pour les pays sans littoral au premier rang des priorités. Les nombreuses résolutions adoptées au cours des deux dernières décennies par l'Assemblée générale au sujet des mesures applicables au transit des pays sans littoral en sont la meilleure preuve.

Considérant les résolutions pertinentes de l'Assemblée générale des Nations Unies ainsi que l'esprit qui a inspiré la Conférence de Paris sur les pays les moins avancés et sans littoral, la République d'Afghanistan propose d'ajouter le texte suivant au projet de Convention qui sera examiné au cours de la Conférence de Vienne :

La République d'Afghanistan souhaite qu'une sorte de préférence soit accordée aux exportations et importations des pays dépourvus de littoral passant par des terminaux de transport internationaux, et que les autres exploitants de terminaux de transport internationaux se fassent un devoir d'accorder un statut favorable à ces pays. Une telle méthode aiderait les pays dépourvus de littoral à éviter les difficultés qu'ils éprouvent actuellement à cet égard.

Chine

[Original : chinois]

Le Gouvernement chinois apprécie les efforts accomplis et les progrès réalisés par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international dans l'élaboration de règles uniformes sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international.

Nous considérons qu'une convention sur ce sujet est à la fois souhaitable et réalisable. Une telle convention faciliterait l'harmonisation des lois et des pratiques dans ce domaine entre les divers pays et régions, comblant ici le vide laissé par les instruments internationaux existants; les dispositions relatives aux droits et obligations des exploitants de terminaux tels qu'ils figurent dans le projet de Convention sont parfaitement applicables.

Nous pensons que le projet de Convention constitue une base de discussion pour la conférence diplomatique qui doit se tenir bientôt à Vienne.

Le Gouvernement chinois enverra à cette conférence une délégation qui participera activement à la mise au point et à l'adoption du projet de convention.

Outre ces observations de caractère général, le Gouvernement chinois propose d'apporter les modifications suivantes à certaines dispositions du texte :

I. Titre de la Convention :

Le titre de la Convention devrait être modifié comme suit : "Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux dans le transport international des marchandises".

Motifs :

1. "... dans le transport international de marchandises" couvre un champ plus large que "transport ... dans le commerce international" et facilite par conséquent l'application de la Convention au transport des marchandises non commerciales (par exemple transport de marchandises aux fins d'aide, de don ou d'exposition ou de fournitures pour des missions diplomatiques, etc.). En outre, à la vingt-deuxième session de la CNUDCI au cours de l'examen de l'article premier du projet de Convention, la plupart des pays ont considéré que le terme "marchandises" utilisé dans le projet de Convention désignait aussi les marchandises non commerciales mentionnées ci-dessus.

2. Le titre révisé est plus conforme à l'objectif de la Convention qui est de combler le vide laissé par les instruments internationaux en vigueur sur le transport des marchandises - et comme la plupart des régimes de responsabilité en matière de transport se présentent sous la forme de conventions, il est donc tout à fait approprié de remplir le vide laissé par ces instruments par une convention 1/.

II. Un préambule devrait exposer clairement les objectifs qui devraient comprendre au moins les éléments suivants :

1/ Documents officiels de l'Assemblée générale, quarante-quatrième session, Supplément N° 17, (A/44/17), chapitre II, section C.

- 1) Un nouvel ordre économique international;
- 2) Le principe de l'égalité et des intérêts mutuels;
- 3) La promotion de l'unification du droit.

La rédaction d'un tel préambule pourrait s'inspirer de celui de la Convention des Nations Unies sur la vente internationale de marchandises.

III. A l'alinéa 1 a) de l'article 4, après les mots "identifie les marchandises", le Gouvernement chinois propose d'ajouter : "et qui indique leur condition et leur quantité dans la mesure où elles peuvent être vérifiées par des moyens de contrôle raisonnables". Une autre solution serait de supprimer la phrase correspondant à l'alinéa b) et de rédiger un texte commun pour les deux alinéas a) et b).

Motif : une telle indication doit nécessairement figurer aux deux alinéas a) et b). Bien qu'à l'alinéa a) le document soit présenté par le client, la signature par l'exploitant signifierait que celui-ci confirme le contenu du document et qu'il en assume aussi en quelque sorte la responsabilité.

IV. A l'alinéa a) de l'article 9 après le mot "précautions", il faudrait ajouter les mots "et prévoir toutes les mesures de réparation", le paragraphe commençant ainsi : à prendre toutes les précautions et à prévoir toutes les mesures de réparation que les circonstances peuvent exiger ...".

Motif : Lorsqu'on considère les devoirs, les droits et les intérêts d'un exploitant détenant des marchandises dangereuses, on ne peut songer uniquement aux précautions prises par lui (bien que ce point soit très important), mais il faudrait tenir compte aussi de toutes les mesures prises par lui, y compris les mesures de réparation applicables lorsque le danger est devenu une réalité. Afin que l'exploitant puisse plus efficacement contrôler ou réduire la perte des marchandises dangereuses elles-mêmes ou le dommage qu'elles subiraient causant ainsi la perte d'autres marchandises, l'exploitant devrait être habilité à prendre des mesures pour écarter le danger et à demander une indemnité raisonnable en raison de la perte encourue.

B. Organisation internationale non gouvernementale

Conseil exécutif du Comité maritime international (CMI)

[Original : anglais]

1. Observations générales

Le CMI s'est intéressé très tôt au projet comme l'indique le document CMI 1975 II, p. 94 à 114, dans lequel le professeur Ramberg présentait le sujet au CMI ("responsabilité des terminaux maritimes - quelques considérations préliminaires"). Bien que le CMI - comme le montre le rapport établi par le Groupe de travail créé par UNIDROIT pour étudier le sujet - ait marqué sa préférence pour des règles uniformes plutôt que pour une convention internationale impérative, il croit qu'une convention pourrait devenir une solution acceptable, à condition que des amendements soient apportés à l'article 13 du projet actuel exposant les restrictions importantes aux stipulations contractuelles dérogeant aux dispositions de la Convention (voir plus bas).

2. Applicabilité de la Convention

Il est toujours difficile de savoir à l'avance si une convention internationale obligatoire portera des effets ou non. Il va sans dire qu'il est bien plus difficile d'inciter les Etats à ratifier des conventions obligatoires que des conventions non obligatoires. Le résultat des conventions internationales relatives au transport des marchandises est dû aux difficultés à obtenir une prévisibilité et donc d'évaluer la répartition des risques lorsque les marchandises sont déplacées d'un pays à un autre. Unifier le droit est donc un objectif particulièrement important. La convention actuelle cependant porte sur une activité interne et par conséquent l'incitation à créer un instrument international est moins évidente. Qui plus est, il faudra faire une claire distinction entre cette activité interne en ce qui concerne le stockage et les services auxiliaires auxquels la convention devrait s'appliquer et d'autres activités internes dans le même domaine où la convention ne doit pas s'appliquer. Ainsi se posent des problèmes particuliers pour délimiter d'une manière satisfaisante le champ d'application de la convention. Si ces problèmes ne sont résolus d'une manière satisfaisante, il sera très difficile d'assurer le succès de la convention.

Le CMI ne considère pas la méthode actuelle de définition de "l'élément international" qui entraîne l'application des règles impératives comme satisfaisante. Il n'est pas toujours possible de "distinguer" les marchandises "qui font l'objet d'un transport international" lorsque l'exploitant ne s'occupe pas du tout du transport mais seulement du stockage et de la manutention des marchandises avant ou après ce transport (article 2.1). Ceci a en fait été bien observé par le Groupe de travail de UNIDROIT qui explique pourquoi on a préféré des règles uniformes à une convention internationale obligatoire. Si l'on veut assurer une application correcte de la convention, une autre méthode que la référence à des "marchandises qui font l'objet d'un transport international" est nécessaire. Il faut observer que les marchandises "ne font pas l'objet" d'un tel transport avant que le transport n'ait commencé et que les services de l'exploitant dans le pays d'envoi aient pris fin.

Les mêmes difficultés ne se présenteraient pas dans le cas de marchandises d'importation comme elles au moins avaient pu être considérées comme ayant fait l'objet d'un transport international. Mais des difficultés évidentes se poseraient en ce qui concerne les marchandises d'exportation puisque l'exploitant du terminal de transport ignorerait même fréquemment la destination des marchandises au moment où le contrat de service a été conclu. En outre, en ce qui concerne les marchandises d'importation "l'élément international" disparaîtrait dans les cas où les marchandises seraient détenues après importation par l'exploitant en attendant que des instructions soient données en ce qui concerne le stockage interne ultérieur ou la poursuite du transport. Pour ces raisons, le CMI propose que l'article 13 soit modifié de telle sorte que les dispositions de la convention ne deviennent obligatoires que lorsque l'exploitant a choisi dans la Convention le contrat visé. Une telle méthode favoriserait de l'avis de CMI le succès de la Convention et faciliterait ainsi l'unification du droit bien mieux qu'une convention dépendant pour son application obligatoire de critères vagues tels que "faisant l'objet d'un transport international".

3. Documents et EDI

Il est à prévoir qu'en ce qui concerne le transport et le stockage, les pratiques documentaires seront bientôt remplacées par des messages d'échange de données informatiques (EDI) (voir Incoterms 1990). Pour tenir compte de cette évolution, il ne suffit pas de stipuler que le document peut être émis "sous toute forme" (art. 4.3) ou que la signature sur le document peut être apposée "par tout autre moyen électronique" (art. 4.4). L'article 4 devrait prévoir que le document peut être remplacé par un message d'échange de données informatiques équivalent (Incoterms 1990, clause A 8).

4. Déchéance du droit de limiter la responsabilité (art.8)

L'objectif principal a été de rédiger les dispositions de la Convention, de manière à les rendre compatibles avec des conventions internationales régissant antérieurement ou ultérieurement le transport des marchandises. Les parties pourront ainsi plus facilement évaluer à l'avance le risque encouru et les actions intentées par des transporteurs contre les exploitants de terminaux de transport seront simplifiées. Cependant, à cet égard, l'article 8 constitue une exception importante et par conséquent inacceptable aux principes régissant le transport des marchandises par mer et le transport multimodal. Aux termes des Règles de Hambourg de 1978 et de la Convention de 1980 sur le transport multimodal, le transporteur ne perd pas son droit de limiter sa responsabilité, à moins que le comportement répréhensible puisse être attribué à une personne agissant au niveau de la direction de la société. Il faut donc supprimer les mots "ou de ses préposés ou mandataires" qui ont été ajoutés après "l'exploitant lui-même" dans l'article 8 tel qu'il est présenté.

Le CMI sait fort bien que l'article 8 à cet égard reproduit le principe de la Convention relative au contrat de transport international et marchandises par route (CMR). Mais en ce qui concerne cette forme de transport, le transporteur est normalement identique à l'exploitant du terminal de transport, et par conséquent la Convention visera pratiquement surtout les marchandises qui font l'objet d'un transport maritime et d'un transport multimodal. Pour cette raison, de l'avis du CMI, il est indispensable de rendre cet important article compatible avec les principes correspondants des Règles de Hambourg et de la Convention sur le transport multimodal.

Le CMI apprécie le travail important accompli jusqu'à présent et il espère que la Convention sera rédigée dans la forme proposée ci-dessus et contribuera donc à l'unification du droit dans ce domaine important.

E. RAPPORT DE LA PREMIERE COMMISSION

Document A/CONF.152/9

[Original : anglais]
[18 avril 1991]

I. INTRODUCTION

A. Présentation du rapport

1. La Conférence, à sa 3ème séance plénière, a chargé la première Commission d'examiner les articles premier à 16 et l'article 20 du projet de Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international (A/CONF.152/5).

2. Le présent document contient le rapport de la première Commission à la Conférence concernant son examen des projets d'articles qui lui ont été soumis, ainsi que des autres propositions qui lui ont été présentées au cours de ses débats.

B. Election du bureau

3. A sa 3ème séance plénière, le 3 avril 1991, la Conférence a élu à l'unanimité M. Jean-Paul Béraudo (France) Président de la première Commission. Le 5 avril 1991, à la 6ème séance de la première Commission, M. Mahmoud Soliman (Egypte) et M. Abbas Safarian Nematabad (Iran) ont été élus respectivement Vice-Président et Rapporteur de la première Commission.

C. Réunions, organisation des travaux et structure du rapport

i) Réunions

4. La première Commission a tenu 18 séances entre le 3 avril 1991 et le 16 avril 1991.

ii) Organisation des travaux

5. A sa 1re séance, le 3 avril 1991, la première Commission a adopté l'ordre du jour provisoire figurant dans le document A/CONF.152/C.1/L.1.

6. La première Commission a procédé essentiellement à un examen article par article des projets d'articles qui lui étaient soumis et des amendements à ces derniers proposés par des représentants au cours de la Conférence. Les articles ont été examinés dans l'ordre suivant : article premier, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 15, 16, 2, 13, 14, 20. Après un premier examen par la première Commission d'un article et des amendements à cet article, et sous réserve des décisions prises en ce qui concerne ces amendements, l'article était transmis au Comité de rédaction. Après examen du rapport du Comité de rédaction à la première Commission sur les articles renvoyés au Comité de rédaction, la première Commission a renvoyé à la Plénière les articles qu'elle avait examinés.

iii) Plan du rapport

7. Le présent rapport décrit la manière dont la première Commission a examiné chacun des articles qui lui étaient soumis, suivant le plan ci-dessous :

a) Texte du projet d'article tel qu'il a été établi par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI);

b) Texte des amendements, le cas échéant, accompagné d'une brève description de la manière dont ils ont été traités;

c) Travaux de la première Commission, divisés comme suit :

i) Réunions;

ii) Examen de l'article.

II. EXAMEN PAR LA PREMIERE COMMISSION DU PROJET DE CONVENTIONSUR LA RESPONSABILITE DES EXPLOITANTS DE TERMINAUX DE TRANSPORT DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL

Article premier

A. Texte de la CNUDCI

8. Le texte établi par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international était le suivant :

"Article premier

Définitions

Dans la présente Convention :

a) Les termes 'exploitant de terminal de transport' ('l'exploitant') désignent toute personne qui, dans l'exercice de sa profession, prend en garde des marchandises faisant l'objet d'un transport international en vue d'exécuter ou de faire exécuter des services relatifs au transport en ce qui concerne ces marchandises dans une zone placée sous son contrôle ou sur laquelle elle a un droit d'accès ou d'utilisation. Toutefois, cette personne ne sera pas considérée comme un exploitant dès lors qu'elle est responsable des marchandises conformément aux règles juridiques applicables au transport;

b) Lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette ou dans un article de transport similaire ou lorsqu'elles sont emballées, le terme 'marchandises' doit s'entendre également dudit article de transport ou dudit emballage s'il n'est pas fourni par l'exploitant;

c) Les termes 'transport international' désignent tout transport dont le point de départ et le point de destination sont identifiés comme étant situés dans deux Etats différents lorsque les marchandises sont prises en garde par l'exploitant;

d) Les termes 'services relatifs au transport' couvrent des services tels que le stockage, l'entreposage, le chargement, le déchargement, l'arrimage, le trimmage, le fardage et l'accorage;

e) Le terme 'avis' désigne tout avis donné sous une forme qui assure la préservation des renseignements y figurant;

f) Le terme 'demande' désigne toute demande faite sous une forme qui assure la préservation des renseignements y figurant."

B. Amendements

9. Des amendements à l'article premier ont été présentés par l'Allemagne (A/CONF.152/C.1/L.6), le Japon (A/CONF.152/C.1/L.19), les Pays-Bas (A/CONF.152/C.1/L.23), les Etats-Unis d'Amérique (A/CONF.152/C.1/L.4; A/CONF.152/C.1/L.5), la Belgique (A/CONF.152/C.1/L.29; A/CONF.152/C.1/L.61), la Suède (A/CONF.152/C.1/L.28) et le Royaume-Uni (A/CONF.152/C.1/L.37), le groupe de travail spécial (A/CONF.152/C.1/L.44/Rev.1) et l'Australie (A/CONF.152/C.1/L.56/Rev.1).

10. Les amendements proposés étaient les suivants :

Alinéa a)

a) Allemagne (A/CONF.152/C.1/L.6, par. 1) :
Libeller la première phrase de l'alinéa a) comme suit :

"Le terme 'exploitant' désigne toute personne qui, dans l'exercice de sa profession, prend en garde ou manutentionne des marchandises faisant l'objet d'un transport international en vue d'exécuter ou de faire exécuter des services relatifs au transport en ce qui concerne ces marchandises dans une zone placée sous son contrôle ou sur laquelle elle a un droit d'accès ou d'utilisation."

[Retiré : voir "Examen", par. 17 ci-dessous.]

b) Japon (A/CONF.152/C.1/L.19) :
Libeller la deuxième phrase de l'alinéa a) comme suit :

"Toutefois, cette personne ne sera pas considérée comme un exploitant dès lors qu'elle est responsable des marchandises en qualité de transporteur ou entrepreneur de transport multimodal conformément aux règles juridiques applicables au transport;"

[Rejeté : voir "Examen", par. 14 ci-dessous; présenté à nouveau et rejeté : voir "Examen", par. 17 ci-dessous.]

c) Pays-Bas (A/CONF.152/C.1/L.23) :
Remplacer la deuxième phrase de l'alinéa a) par la phrase suivante :

"Toutefois, une personne ne sera pas considérée comme un exploitant lorsque les règles juridiques régissant le transport lui sont applicables."

[Retiré : voir "Examen", par. 15 ci-dessous.]

d) Allemagne (A/CONF.152/C.1/L.6, par. 2) :
Libeller la deuxième phrase de l'alinéa a) comme suit :

"Toutefois, cette personne ne sera pas considérée comme étant un exploitant dès lors qu'elle est responsable des marchandises conformément aux règles juridiques applicables au transport ou à la réexpédition."

[Retiré : voir "Examen", par. 15 ci-dessous.]

e) Belgique (A/CONF.152/C.1/L.29)
Modifier la première phrase de l'alinéa a) comme suit :

"Les termes 'exploitant de terminal de transport' ('l'exploitant') désignent toute personne qui, dans l'exercice de sa profession, s'engage à prendre en garde des marchandises faisant l'objet d'un transport international en vue d'exécuter ou de faire exécuter des services relatifs au transport en ce qui concerne ces marchandises soit dans une zone placée sous son contrôle, soit dans une zone sur laquelle elle a un droit d'accès ou d'utilisation, à condition qu'elle puisse y exercer un contrôle effectif sur les marchandises."

[N'a pas été examiné par la première Commission : voir "Examen", par. 16 ci-dessous.]

f) Belgique (A/CONF.152/C.1/L.61)

Remplacer à l'alinéa a) de l'article premier le membre de phrase "placée sous son contrôle ou sur laquelle elle a un droit d'accès ou d'utilisation" par le membre de phrase "dans laquelle elle a la possibilité d'exercer un contrôle effectif".

[Rejeté : voir "Examen", par. 17 ci-dessous.]

Alinéa b)

Etats-Unis d'Amérique (A/CONF.152/C.1/L.4) :
Compléter l'alinéa b) de l'article premier comme suit :

"Lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette ou dans un article de transport similaire ou lorsqu'elles sont emballées, le terme 'marchandises' doit s'entendre également dudit article de transport ou dudit emballage s'il n'est pas fourni par l'exploitant; les conteneurs vides, dans un entrepôt pour conteneurs vides, n'entrent pas dans la définition des marchandises;"

[Retiré : voir "Examen", par. 18 ci-dessous.]

Alinéa c)

- a) Allemagne (A/CONF.152/C.1/L.6, par. 3) :
Libeller l'alinéa c) comme suit :

"Les termes 'transport international' désignent tout transport dont le point de départ et le point de destination sont identifiés comme étant situés dans des Etats différents lorsque les marchandises sont prises en garde ou manutentionnées par l'exploitant."

[Retiré : voir "Examen", par. 19 ci-dessous.]

- b) Pays-Bas (A/CONF.152/C.1/L.23) :
Insérer, à l'alinéa c), après le mot "dont", les mots "conformément au contrat de transport", l'alinéa c) étant en conséquence libellé comme suit :

"Les termes 'transport international' désignent tout transport dont, conformément au contrat de transport, le point de départ et le point de destination sont identifiés comme étant situés dans deux Etats différents lorsque les marchandises sont prises en garde par l'exploitant;"

[Retiré : voir "Examen", par. 19 ci-dessous.]

Nouvelle phrase

- Allemagne (A/CONF.152/C.1/L.6, par. 4) :
Insérer la phrase ci-après à un endroit approprié dans l'article premier :

"Si les marchandises sont accompagnées d'un document de transport international qui est connu de l'exploitant, elles sont réputées faire l'objet d'un transport international; si les marchandises sont accompagnées d'un document de transport national connu de l'exploitant, elles ne sont pas réputées faire l'objet d'un transport international."

[Rejeté tel qu'il a été modifié oralement : voir "Examen", par. 20 ci-dessous.]

Alinéa d)

- Pays-Bas (A/CONF.152/C.1/L.23) :
Remplacer l'alinéa d) par le texte suivant :

"d) Les termes 'services relatifs au transport' désignent les services relatifs à la manutention des marchandises, tels que le stockage, l'entreposage, le chargement, le déchargement, l'arrimage, le trimmage, le fardage et l'accorage."

[Rejeté : voir "Examen", par. 21 ci-dessous.]

Nouveaux alinéas

- a) Etats-Unis d'Amérique (A/CONF.152/C.1/L.5) :
Ajouter le nouvel alinéa ci-après à l'article premier :

"Le terme 'écrit' englobe les écrits électroniques."

[Retiré : voir "Examen", par. 23 ci-dessous.]

- b) Suède (A/CONF.152/C.1/L.28) :
Ajouter un nouvel alinéa à l'article premier :

"Le terme 'transporteur' désigne une personne qui exécute ou fait exécuter un contrat de transport, ses préposés ou mandataires ou d'autres personnes qu'elle a engagées pour l'exécution du contrat de transport."

[Soumis au Groupe de travail spécial : voir "Examen", par. 24 ci-dessous.]

- c) Groupe de travail spécial (A/CONF.152/C.1/L.44/Rev.1) :
Ajouter le nouvel alinéa suivant à l'article premier :

"Le terme 'transporteur' désigne une personne qui est un transporteur aux termes d'une convention internationale ou d'une loi nationale pertinente qui régit le transport des marchandises."

[Rejeté : voir "Examen", par. 25 ci-dessous.]

- d) Australie (A/CONF.152/C.1/L.56/Rev.1) :
Ajouter un nouvel alinéa à l'article premier :

"Le terme 'transporteur' désigne une personne qui est un transporteur aux termes d'une convention internationale sur le transport des marchandises ou d'une loi nationale donnant effet à une telle Convention ou [qui est basée sur elle] [qui est dérivée d'elle] et y correspond, mais non un intermédiaire non transporteur, sauf s'il a tous les droits et obligations pertinents d'un transporteur en vertu d'une telle convention ou loi nationale."

[Rejeté : voir "Examen", par. 25 ci-dessous.]

e) Royaume-Uni (A/CONF.152/C.1/L.37) :
Ajouter à l'article premier l'alinéa suivant :

"Le terme 'personne' désigne toute personne physique ou toute personne morale de droit public ou de droit privé, y compris un Etat ou ses subdivisions politiques."

[Rejeté : voir "Examen", par. 26 ci-dessous.]

C. Travaux de la première Commission

i) Séances

11. La première Commission a examiné l'article premier à ses 1re, 2ème, 3ème, 5ème, 7ème, 11ème, 15ème et 16ème séances, les 3, 4, 6, 8, 10 et 12 avril 1991, respectivement.

ii) Examen

Alinéa a)

12. A la 1re séance, l'amendement proposé par l'Allemagne (A/CONF.152/C.1/L.6, par. 1) a été retiré.

13. A la 2ème séance, l'Allemagne a présenté oralement l'amendement suivant à la deuxième phrase de l'alinéa a) :

"Toutefois, cette personne ne sera pas considérée comme un exploitant dès lors qu'elle est un transporteur."

14. Cet amendement a été adopté par 15 voix contre 3 et renvoyé au Comité de rédaction. L'adoption de cet amendement impliquait le rejet de l'amendement proposé par le Japon (A/CONF.152/C.1/L.19; on se reportera en outre au paragraphe 17 ci-dessous).

15. A la 2ème séance, les amendements proposés par les Pays-Bas (A/CONF.152/C.1/L.23) et l'Allemagne (A/CONF.152/C.1/L.6, par. 2) ont été retirés.

16. La proposition d'amendement de la Belgique (A/CONF.152/C.1/L.29), qui a été soumise après que la première Commission eut adopté l'alinéa a), n'a pas été examinée par la Commission parce qu'une motion tendant à un nouvel examen de l'alinéa a), présentée conformément à l'article 33 du règlement intérieur de la Conférence, a été rejetée à la 3ème séance par 16 voix pour, 12 voix contre et 6 abstentions, c'est-à-dire qu'elle n'a pas obtenu la majorité requise des deux tiers.

17. A la 15ème séance, une motion tendant à ce que l'alinéa a) soit réexaminé a été adoptée par 16 voix contre 6, avec 10 abstentions. Après réexamen de l'alinéa a) à la 16ème séance, l'amendement proposé par la Belgique (A/CONF.152/C.1/L.61) a été rejeté par 11 voix contre 11, avec 6 abstentions; l'amendement proposé par le Japon (A/CONF.152/C.1/L.19) a été présenté à nouveau et rejeté par 8 voix contre 8, avec 12 abstentions. Il a été proposé oralement de revenir sur la décision de modifier la deuxième phrase de l'alinéa a) (voir les paragraphes 13 et 14 ci-dessus) et de libeller cette deuxième phrase comme dans le texte proposé par la CNUDCI, à savoir : "Toutefois, cette personne ne sera pas considérée comme un exploitant dès lors qu'elle est responsable des marchandises conformément aux règles juridiques applicables au transport". Cette proposition a été adoptée par 12 voix contre 8, avec 8 abstentions.

Alinéa b)

18. A la 2ème séance, l'amendement proposé par les Etats-Unis d'Amérique (A/CONF.152/C.1/L.4) a été retiré.

Alinéa c)

19. A la 2ème séance, l'amendement proposé par l'Allemagne (A/CONF.152/C.1/L.6, par. 3) a été retiré par suite du retrait par ce pays d'une proposition préalable (A/CONF.152/C.1/L.6, par. 1) (voir ci-dessus, par. 12). L'amendement proposé par les Pays-Bas (A/CONF.152/C.1/L.23) a été retiré.

Nouvelle phrase

20. A la 2ème séance, la nouvelle phrase que l'Allemagne avait proposé d'insérer à un endroit approprié dans l'article premier (A/CONF.152/C.1/L.6, par. 4) a été modifiée oralement comme suit :

"Si les marchandises sont accompagnées d'un document de transport international qui est connu de l'exploitant, elles sont réputées prima facie faire l'objet d'un transport international."

Cette proposition, telle qu'elle a été modifiée, a été rejetée par 25 voix contre 5, avec une abstention.

Alinéa d)

21. A la 3ème séance, l'amendement des Pays-Bas (A/CONF.152/C.1/L.23) a été rejeté par 11 voix contre 3, avec 3 abstentions.

Alinéas e) et f)

22. A la 3ème séance, l'Allemagne a proposé oralement de supprimer les alinéas e) et f). La proposition a été rejetée par 18 voix contre 6, avec 3 abstentions.

Nouveaux alinéas

23. A la 3ème séance, l'amendement proposé par les Etats-Unis d'Amérique (A/CONF.152/C.1/L.5) a été retiré. Le Comité de rédaction a été prié de prendre en compte cette proposition en veillant à ce que les dispositions de la Convention relatives aux écrits, aux demandes et aux avis s'appliquent aux écrits électroniques.

24. L'amendement proposé par la Suède (A/CONF.152/C.1/L.28) a été renvoyé à un groupe de travail spécial, à qui a été confié le soin d'examiner s'il était nécessaire de donner une définition du terme "transporteur" et, dans l'affirmative, de formuler une définition.

25. A la 15ème séance, la Commission a décidé qu'une définition du "transporteur" ne serait pas ajoutée à l'article premier. Le vote de la Commission a été le suivant : 8 voix en faveur de l'ajout d'une définition du "transporteur", 17 voix contre et 6 abstentions. En conséquence, les propositions du Groupe de travail spécial (A/CONF.152/C.1/L.44/Rev.1) et de l'Australie (A/CONF.152/C.1/L.56/Rev.1) ont été rejetées.

26. A la 7ème séance, l'examen de l'amendement proposé par le Royaume-Uni (A/CONF.152/C.1/L.37) a été renvoyé en attendant que la Commission ait examiné l'article 4. A la 11ème séance, cet amendement a été rejeté par 24 voix contre 5, avec 4 abstentions.

27. Le texte de l'article premier proposé par la CNUDCI a été adopté et renvoyé au Comité de rédaction.

Nouvel article

28. Le Royaume-Uni a soumis une proposition (A/CONF.152/C.1/L.31) tendant à inclure dans la Convention, à un endroit approprié, le nouvel article suivant :

"Notification que les marchandises font l'objet d'un transport international

1. Un transporteur ou une autre personne ayant un intérêt sur les marchandises peut aviser l'exploitant que les marchandises font l'objet d'un transport international.

2. Un accusé de réception, sous forme écrite, émanant de l'exploitant et attestant que ce dernier a reçu l'avis prévu au paragraphe 1 du présent article permettra de présumer que les clauses de la présente Convention s'appliquent aux marchandises lorsque l'exploitant les prend en garde."

29. Par la suite, le Royaume-Uni a remplacé cette proposition par une proposition d'amendement à l'article 4 (A/CONF.152/C.1/L.43), dans laquelle étaient incorporés les éléments de la proposition initiale. On trouvera ci-après, à la section relative à l'article 4, le texte de la proposition visant à modifier l'article 4, ainsi qu'un compte rendu de son examen par la première Commission (voir les paragraphes 40 et 42 ci-dessous).

A. Texte de la CNUDCI

30. Le texte présenté par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international était le suivant :

"Article 3

Durée de la responsabilité

L'exploitant est responsable des marchandises à partir du moment où il les a prises en garde jusqu'au moment où il les remet à la personne habilitée à en prendre livraison ou les met à sa disposition."

B. Amendements

31. Des amendements à l'article 3 ont été présentés par l'Allemagne (A/CONF.152/C.1/L.9), la Belgique (A/CONF.152/C.1/L.33), la Finlande (A/CONF.152/C.1/L.36), le Mexique (A/CONF.152/C.1/L.34) et le Royaume-Uni (A/CONF.152/C.1/L.38).

32. Ces amendements étaient les suivants :

a) Allemagne (A/CONF.152/C.1/L.9) :
Reformuler l'article 3 de la manière suivante :

"L'exploitant est responsable des marchandises à partir du moment où il les a prises en garde ou les a reçues pour les manutentionner et jusqu'au moment où il les remet à la personne habilitée à en prendre livraison ou les met à sa disposition."

[Amendement retiré - voir ci-dessous "Examen", par. 34.]

b) Belgique (A/CONF.152/C.1/L.33) :
Reformuler l'article 3 de la manière suivante :

"L'exploitant est responsable des marchandises à partir du moment où il les a prises en garde et jusqu'au moment où il les remet à la personne habilitée à en prendre livraison pour autant que cette personne en prenne livraison dans un délai de 30 jours ou dans le délai prévu au contrat ou jusqu'au moment où il les met à la disposition de cette personne."

[Amendement rejeté - voir ci-dessous "Examen", par. 34.]

c) Finlande (A/CONF.152/C.1/L.36) :
A la fin de l'article 3, ajouter les mots suivants :

[Variante 1] "et en avise cette personne".

[Variante 2] "et où cette personne en est avisée".

[Variante 1 retirée; variante 2 rejetée telle que modifiée oralement - voir ci-dessous "Examen", par. 35.]

d) Mexique (A/CONF.152/C.1/L.34) :
Ajouter le nouveau paragraphe 2 ci-après :

"2. [A moins qu'il n'y ait eu négligence de sa part,] lorsque l'exploitant est tenu de prendre en garde les marchandises, la période durant laquelle sa responsabilité est engagée commence lorsque les marchandises sont mises à sa disposition."

[Amendement corrigé (dans la version anglaise) et retiré - voir ci-dessous "Examen", par. 36.]

e) Royaume-Uni (A/CONF.152/C.1/L.38) :
Remplacer l'article 3 par le texte suivant :

"L'exploitant est responsable des marchandises à partir du moment où le transporteur ou une autre personne les remet à sa [seule] garde et jusqu'au moment où l'exploitant les remet au transporteur ou à la personne habilitée à en prendre livraison."

[Amendement retiré : voir ci-dessous "Examen", par. 37.]

C. Débats de la première Commission

i) Séances

33. La première Commission a examiné l'article 3 à ses 4ème et 7ème séances, les 4 et 8 avril 1991.

ii) Examen

34. A la 4ème séance, l'amendement proposé par l'Allemagne (A/CONF.152/C.1/L.9) a été retiré à la suite du retrait de l'amendement qu'elle avait proposé pour l'alinéa a) de l'article premier (A/CONF.152/C.1/L.6, par. 1 et 3; on se reportera en outre aux paragraphes 12 et 19 ci-dessus). L'amendement proposé par la Belgique (A/CONF.152/C.1/L.33) a été rejeté par 26 voix contre 3, avec une abstention.

35. En ce qui concerne les amendements proposés par la Finlande (A/CONF.152/C.1/L.36), la variante 1 a été retirée. La variante 2, oralement modifiée par le Royaume-Uni, était ainsi libellée : "et en a avisé cette personne ou jusqu'au moment où il a déployé des efforts raisonnables pour ce faire"; cette variante a été rejetée par 22 voix contre 8, avec 3 abstentions.

36. L'amendement proposé par le Mexique (A/CONF.152/C.1/L.34) a été corrigé dans la version anglaise où les mots "delivered to him" ont été remplacés à la fin du texte par les mots "placed at his disposal". L'amendement proposé a été retiré.

37. A la 7ème séance, l'amendement proposé par le Royaume-Uni (A/CONF.152/C.1/L.38) a été retiré. Le texte proposé par la CNUDCI pour l'article 3 a été adopté et renvoyé au Comité de rédaction.

A. Texte de la CNUDCI

38. Le texte établi par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international était le suivant :

"Article 4

Emission d'un document

1. L'exploitant a la faculté et, sur demande du client, il est tenu, dans un délai raisonnable :

a) Soit d'accuser réception des marchandises en signant et en datant un document que lui présente le client et qui identifie les marchandises;

b) Soit d'émettre un document signé dans lequel il identifie les marchandises, en accuse réception, indique la date de cette réception et constate l'état et la quantité des marchandises dans la mesure où ce peut être établi par des méthodes de vérification raisonnables.

2. Si l'exploitant n'agit pas conformément à l'un ou l'autre des alinéas a) et b) du paragraphe 1, il est présumé, sauf preuve contraire, avoir reçu les marchandises en bon état apparent. Cette présomption n'existe pas quand les services exécutés par l'exploitant se limitent au transfert immédiat des marchandises d'un moyen de transport à un autre.

3. Le document visé à l'alinéa b) du paragraphe 1 peut être émis sous toute forme qui assure la préservation des renseignements y figurant.

4. La signature sur le document visé au paragraphe 1 peut être manuscrite, imprimée en fac-similé, appliquée par perforation ou par tampon, se présenter sous forme de symbole ou être apposée par tout autre moyen mécanique ou électronique, si le procédé n'est pas incompatible avec la loi du pays où le document est signé."

B. Amendements

39. Des amendements à l'article 4 ont été présentés par le Royaume-Uni (A/CONF.152/C.1/L.43), le Japon (A/CONF.152/C.1/L.26), le Mexique (A/CONF.152/C.1/L.35) et les Etats-Unis d'Amérique (A/CONF.152/C.1/L.10).

40. Ces amendements étaient les suivants :

Article 4 dans son ensemble

Royaume-Uni (A/CONF.152/C.1/L.43) :
Libeller l'article 4 comme suit :

"1. Un transporteur ou une autre personne ayant un intérêt sur les marchandises qu'il a remises à la garde d'un exploitant peut demander à l'exploitant :

- a) De confirmer son identification des marchandises;
- b) D'en accuser réception; et
- c) De faire savoir que les marchandises font l'objet d'un transport international.

2. L'exploitant auquel est adressée la demande prévue au paragraphe 1 est tenu, dans un délai raisonnable :

- a) Soit d'accuser réception des marchandises et d'indiquer qu'elles font l'objet d'un transport international en signant et en datant un document présenté par le client qui identifie les marchandises et indique qu'elles font l'objet d'un transport international;
- b) Soit d'émettre un document signé dans lequel il identifie les marchandises, en accuse réception, indique la date de cette réception, fait savoir que ces marchandises font l'objet d'un commerce international et constate l'état et la quantité des marchandises dans la mesure où ce peut être établi par des méthodes de vérification raisonnables.

3. L'exploitant peut émettre un document signé et daté, comme il est indiqué à l'alinéa b) du paragraphe 2 sans qu'une demande expresse lui en ait été présentée conformément au paragraphe 1.

4. Un document signé et daté, émis en application des paragraphes 2 et 3, constituera une confirmation absolue du fait que les dispositions de la présente Convention s'appliquent aux marchandises identifiées dans le document.

5. L'exploitant qui, à la suite d'une demande faite au titre du paragraphe 1, n'agit pas conformément à l'un ou l'autre des alinéas a) et b) du paragraphe 2 est présumé avoir reçu les marchandises en bon état, à moins qu'il ne puisse prouver le contraire. Cette présomption n'existe pas quand les services exécutés par l'exploitant se limitent au transfert immédiat des marchandises d'un moyen de transport à un autre.

6. [Texte de l'article 4-3, A/CONF.152/5, tel qu'il a été approuvé par la Commission.]

7. [Texte de l'article 4-4, A/CONF.152/5, tel qu'il a été approuvé par la Commission.]

[Rejeté : voir ci-dessous "Examen", par. 42.]

Nouveau paragraphe 1 bis

Japon (A/CONF.152/C.1/L.26) :

Insérer à l'article 4 un nouveau paragraphe (1 bis) ainsi rédigé :

"Toute demande du client formulée en application du paragraphe précédent est présentée dans un délai raisonnable après réception des marchandises."

[Retiré : voir ci-dessous "Examen", par. 43.]

Paragraphe 3

Mexique (A/CONF.152/C.1/L.35) :

Ajouter la phrase suivante après le paragraphe 3 dans le texte de la CNUDCI :

"Le document peut être remplacé par un message d'échange de données informatiques équivalent."

[Retiré : voir ci-dessous "Examen", par. 45.]

Paragraphe 4

Etats-Unis d'Amérique (A/CONF.152/C.1/L.10) :

Remplacer le texte de la CNUDCI pour le paragraphe 4 par ce qui suit :

"4. La signature visée au paragraphe 1 peut être une signature manuscrite, un fac-similé ou une authentification équivalente effectuée par tout autre moyen."

[Adopté : voir ci-dessus "Examen", par. 46.]

C. Débats de la première Commission

i) Séances

41. La première Commission a examiné l'article 4 à ses 5ème et 6ème séances, tenues le 5 avril 1991 et à ses 7ème et 11ème séances, tenues les 8 et 10 avril 1991.

ii) Examen

Article 4 dans son ensemble

42. A la 11ème séance, l'amendement présenté par le Royaume-Uni (A/CONF.152/C.1/L.43) a été rejeté par 24 voix contre 5, avec 4 abstentions.

Nouveau paragraphe 1 bis

43. A la 5ème séance, l'amendement présenté par le Japon (A/CONF.152/C.1/L.26) a été retiré.

Paragraphe 2

44. A la 6ème séance, le paragraphe 2 a été adopté par 17 voix contre 7, avec 9 abstentions.

Paragraphe 3

45. A la cinquième séance, l'amendement présenté par le Mexique (A/CONF.152/C.1/L.35) a été retiré. L'Italie a présenté oralement une proposition tendant à modifier le texte du paragraphe 3 proposé par la CNUDCI de manière à renvoyer au paragraphe 1 plutôt que de renvoyer seulement à l'alinéa b) de ce même paragraphe. Cette proposition a été adoptée. L'Italie a aussi présenté oralement une proposition tendant à ajouter après le texte du paragraphe 3 proposé par la CNUDCI la phrase ci-après : "Lorsque le client et l'exploitant ont convenu de communiquer par des moyens électroniques, le document visé au paragraphe 1 peut être remplacé par un message d'échange de données informatiques équivalent". L'amendement a été adopté par 14 voix contre 12, avec 6 abstentions. Le Comité de rédaction a été prié de faire en sorte que la règle énoncée dans la deuxième phrase du paragraphe 3 ainsi modifiée soit distincte de la règle énoncée dans la première phrase et ne change pas celle-ci.

Paragraphe 4

46. A la 7ème séance, le Mexique a présenté oralement une proposition tendant à remplacer le texte du paragraphe 4 par la formulation utilisée à l'alinéa k) de l'article 5 de la Convention des Nations Unies sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux. L'amendement présenté par les Etats-Unis d'Amérique (A/CONF.152/C.1/L.10) a été adopté sous réserve que le Comité de rédaction aligne son libellé sur celui de l'alinéa k) de l'article 5 de la Convention des Nations Unies sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux. Le texte de l'article 4 proposé par la CNUDCI a été adopté, les paragraphes 2, 3, et 4 ayant été modifiés comme il est indiqué ci-dessus, et renvoyé au Comité de rédaction.

Article 5

A. Texte de la CNUDCI

47. Le texte de l'article 5 établi par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international était le suivant :

"Article 5

Fondement de la responsabilité

1. L'exploitant est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard dans la remise des marchandises si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant la période durant laquelle l'exploitant était responsable des marchandises conformément à la définition figurant à l'article 3, à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés, mandataires ou autres personnes dont il utilise les services pour l'exécution des services relatifs au transport ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences.

2. Lorsque l'exploitant, ses préposés ou mandataires, ou d'autres personnes dont l'exploitant utilise les services pour l'exécution des services relatifs au transport, n'ont pas pris les mesures visées au paragraphe 1 et que cette défaillance a concouru avec une autre cause à la perte, au dommage ou au retard, l'exploitant n'est responsable que dans la mesure du préjudice résultant de la perte, du dommage ou du retard qui est imputable à cette défaillance, à condition qu'il prouve le montant du préjudice qui n'est pas imputable à ladite défaillance.

3. La remise des marchandises est tardive lorsque l'exploitant ne les remet pas à une personne habilitée à en prendre livraison ou ne les met pas à sa disposition dans le délai expressément convenu ou, à défaut d'un tel accord, dans un délai raisonnable après réception d'une demande de remise des marchandises émanant de ladite personne.

4. Si l'exploitant ne remet pas les marchandises à une personne habilitée à en prendre livraison ou ne les met pas à sa disposition dans un délai de 30 jours consécutifs suivant la date expressément convenue ou, à défaut d'un tel accord, dans les 30 jours qui suivent la réception d'une demande de remise des marchandises émanant de ladite personne, les marchandises peuvent être considérées comme perdues par l'ayant droit."

B. Amendements

48. Des amendements à l'article 5 ont été soumis par l'Allemagne (A/CONF.152/C.1/L.11), l'Espagne (A/CONF.152/C.1/L.20), l'Egypte (A/CONF.152/C.1/L.42), les Pays-Bas (A/CONF.152/C.1/L.24), la Belgique (A/CONF.152/C.1/L.39) et le Maroc (A/CONF.152/C.1/L.49).

49. Ces amendements étaient les suivants :

Nouveau paragraphe 1 bis

Allemagne (A/CONF.152/C.1/L.11) :

Après le paragraphe 1, ajouter le nouveau paragraphe 1 bis ci-après :

"Si, au moment où s'est produit l'événement, le client ou d'autres personnes agissant en son nom se sont vu accorder accès à la zone visée à l'alinéa a) de l'article premier pour inspecter, traiter ou manutentionner les marchandises, il incombe au demandeur de prouver que l'exploitant, ses préposés ou mandataires, ou d'autres personnes dont l'exploitant utilise les services pour l'exécution de services relatifs au transport n'ont pas pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences."

[Amendement rejeté tel que modifié : voir ci-après "Examen", par. 51.]

Paragraphe 2

a) Espagne (A/CONF.152/C.1/L.20) :
Placer le paragraphe 2 à la fin de l'article 5.

[Amendement renvoyé au Comité de rédaction : voir ci-après "Examen", par. 52.]

b) Egypte (A/CONF.152/C.1/L.42) :
Supprimer les mots "à condition qu'il prouve le montant du préjudice qui n'est pas imputable à ladite défaillance".

[Amendement rejeté : voir ci-après "Examen", par. 52.]

Nouveau paragraphe 5

a) Pays-Bas (A/CONF.152/C.1/L.24) :
Ajouter le nouveau paragraphe 5 ci-après :

"Le montant total recouvrable est calculé par référence à la valeur des marchandises au lieu et à la date auxquels elles sont livrées ou auraient dû être livrées à la personne habilitée à en prendre livraison. La valeur des marchandises est fixée conformément au cours de la bourse de commerce ou, faute d'un tel cours, conformément au prix du marché, ou, s'il n'y a ni cours de la bourse de commerce, ni prix du marché, par référence à la valeur normale de marchandises du même type et de la même qualité."

[Amendement retiré : voir ci-après "Examen", par. 54.]

b) Belgique (A/CONF.152/C.1/L.39) :
Ajouter le nouveau paragraphe 5 ci-après :

"Toutefois, l'exploitant n'assume aucune responsabilité envers les marchandises dont la personne habilitée à en prendre livraison n'a pas demandé la remise dans un délai raisonnable après que l'exploitant lui eut notifié leur mise à sa disposition."

[Amendement rejeté : voir ci-après "Examen", par. 54.]

c) Maroc (A/CONF.152/C.1/L.49) :
Ajouter le paragraphe suivant à l'article 5 :

"L'exploitant est exonéré de la responsabilité des pertes ou dommages ayant une cause qui ne peut lui être imputable, telle que les cas fortuits ou de force majeure, les vices propres ou cachés de la marchandise, la négligence du déposant (transporteurs ou chargeurs), les fausses indications concernant le poids et le marquage des colis ou la nature de la marchandise."

[Amendement non examiné : voir ci-après "Examen", par. 54.]

C. Débats de la première Commission

i) Séances

50. La première Commission a examiné l'article 5 à ses 7ème et 8ème séances, le 8 avril 1991.

ii) Examen

Nouveau paragraphe 1 bis

51. A la 7ème séance, l'amendement proposé par l'Allemagne (A/CONF.152/C.1/L.11) a été modifié par l'ajout du mot "sans supervision", ainsi, le nouveau paragraphe proposé commençait par les mots suivants : "Si, au moment où s'est produit l'événement, le client ou d'autres personnes agissant en son nom se sont vu accorder accès sans supervision à la zone visée à l'alinéa a) de l'article premier...". Le nouveau paragraphe tel que modifié a été proposé conjointement par l'Allemagne et l'Australie. Ce nouveau paragraphe proposé a été rejeté par 27 voix contre 4, avec 4 abstentions.

Paragraphe 2

52. A la 7ème séance, l'amendement proposé par l'Espagne (A/CONF.152/C.1/L.20) a été considéré comme un amendement de forme et a été renvoyé au Comité de rédaction. L'amendement proposé par l'Egypte (A/CONF.152/C.1/L.42) a été rejeté par 20 voix contre 7, avec 7 abstentions.

53. A la 8ème séance, le Maroc a présenté oralement une proposition aux termes de laquelle le libellé du paragraphe 2 devrait être aligné sur celui de l'article 5-7 de la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer de 1978, ce qui reviendrait notamment à remplacer le mot "défaillance" par les mots "faute ou négligence". L'amendement proposé n'ayant pas reçu un appui suffisant, il a été rejeté.

Nouveau paragraphe 5

54. A la 7ème séance, l'amendement proposé par les Pays-Bas (A/CONF.152/C.1/L.24) a été retiré. A la 8ème séance, l'amendement proposé par la Belgique (A/CONF.152/C.1/L.39) a été rejeté par 17 voix contre 13, avec 4 abstentions. L'amendement proposé par le Maroc (A/CONF.152/C.1/L.49) n'ayant pas été présenté à la Commission, il n'a pas été examiné. Le texte de l'article 5 proposé par la CNUDCI a été adopté et renvoyé au Comité de rédaction.

Article 6

A. Texte de la CNUDCI

55. Le texte de l'article 6 établi par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international était le suivant :

"Article 6

Limites de la responsabilité

1. a) La responsabilité de l'exploitant pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à un montant n'excédant pas [8,33] unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées;
b) Cependant, si les marchandises sont remises à l'exploitant immédiatement après un transport par mer ou par voie d'eau intérieure, ou si elles sont ou doivent être remises par l'exploitant en vue d'un tel transport, sa responsabilité pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à un montant n'excédant pas [2,75] unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées. Aux fins du présent paragraphe, le transport par mer ou par voie d'eau intérieure comprend le ramassage et la livraison dans le port.
2. La responsabilité de l'exploitant en cas de retard dans la remise des marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à un montant équivalant à deux fois et demie les sommes dues à l'exploitant pour ses services en ce qui concerne les marchandises retardées, mais n'excédant pas le total des sommes dues à l'exploitant pour l'ensemble des marchandises.
3. En aucun cas, le cumul des réparations dues par l'exploitant en vertu des paragraphes 1 et 2 du présent article ne peut dépasser la limite qui serait applicable en vertu du paragraphe 1 en cas de perte totale des marchandises pour lesquelles la responsabilité de l'exploitant est engagée.
4. L'exploitant peut accepter des limites de responsabilité supérieures à celles prévues aux paragraphes 1, 2 et 3."

B. Amendements

56. Des amendements à l'article 6 ont été présentés par l'Allemagne (A/CONF.152/C.1/L.12), le Japon (A/CONF.152/C.1/L.27), le Maroc (A/CONF.152/C.1/L.51) et la Yougoslavie (A/CONF.152/C.1/L.45).

57. Ces amendements étaient les suivants :

Paragraphe 1

a) Allemagne (A/CONF.152/C.1/L.12, par. 1) :
Supprimer l'alinéa b) du paragraphe 1.

[Amendement rejeté : voir ci-après "Examen", par. 59.]

b) Maroc (A/CONF.152/C.1/L.51) :
A l'alinéa b), remplacer le montant "2,75" par le montant "2,5".

[Amendement rejeté : voir ci-après "Examen", par. 60.]

c) Allemagne (A/CONF.152/C.1/L.12, par. 2) :
Modifier comme suit le libellé du paragraphe 1 :

"La responsabilité de l'exploitant pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à un montant n'excédant pas [...] unités de compte par colis ou autre unité de chargement, ou [...] unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable."

[Amendement rejeté : voir ci-après "Examen", par. 61.]

d) Japon (A/CONF.152/C.1/L.27) :
Ajouter un nouvel alinéa c) ainsi rédigé :

"c) Néanmoins, lorsque les pertes ou les dommages subis par une partie des marchandises ont une incidence sur la valeur d'une autre partie des marchandises, le poids total des marchandises perdues ou endommagées et des marchandises dont la valeur a été altérée est pris en considération pour le calcul de la limite de responsabilité."

[Amendement adopté : voir ci-après "Examen", par. 62.]

Nouveau paragraphe 1 bis

Allemagne (A/CONF.152/C.1/L.12, par. 3) :
Ajouter un nouveau paragraphe 1 bis libellé comme suit :

"1 bis. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, la limite la plus élevée est calculée selon les règles ci-après :

a) Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout équipement ou emballage similaire est utilisé pour grouper les marchandises, est considéré comme un colis ou autre unité de chargement, sauf preuve du contraire, tout colis ou unité indiqué dans le document visé au paragraphe 1 de l'article 4 et contenu dans cet équipement ou emballage. En dehors du cas prévu ci-dessus, les marchandises groupées dans cet équipement ou emballage sont considérées comme une seule unité de chargement.

b) Lorsque le conteneur, la palette ou l'équipement ou emballage similaire lui-même a été perdu ou endommagé, ledit équipement ou emballage est considéré, s'il n'appartient pas à l'exploitant ou n'est pas fourni par lui, comme une unité de chargement distincte."

[Amendement rejeté : voir ci-après "Examen", par. 63.]

Paragraphe 4

Yougoslavie (A/CONF.152/C.1/L.45) :

Ajouter au paragraphe 4 une deuxième phrase ainsi libellée :

"Les limites de responsabilité supérieures ainsi acceptées par l'exploitant valent aussi pour ses préposés et mandataires et les autres personnes dont il utilise les services pour l'exécution des services relatifs au transport."

[Amendement rejeté : voir ci-après "Examen", par. 64.]

C. Débats de la première Commission

i) Séances

58. La première Commission a examiné l'article 6 à ses 8ème, 9ème et 10ème séances, les 8 et 9 avril 1991.

ii) Examen

Paragraphe 1

59. A la 8ème séance, l'amendement proposé par l'Allemagne (A/CONF.152/C.1/L.12, par. 1) a été rejeté par 27 voix contre 4, avec 4 abstentions.

60. A la 9ème séance, l'amendement proposé par le Maroc (A/CONF.152/C.1/L.51) a été rejeté par 13 voix contre 8, avec 4 abstentions. Une proposition orale a été présentée aux termes de laquelle les montants correspondant aux limites de responsabilité seraient supérieurs aux chiffres entre crochets du paragraphe 1 du texte de la CNUDCI. La proposition a été rejetée par 19 voix contre 8, avec 4 abstentions. En conséquence, les montants indiqués au paragraphe 1 du texte de la CNUDCI ont été adoptés et les crochets ont été supprimés.

61. A la 10ème séance, l'Allemagne a déclaré qu'étant donné que sa proposition de supprimer l'alinéa b) avait été rejetée (A/CONF.152/C.1/L.12, par. 1) (voir par. 59 ci-dessus), sa proposition d'ajouter au texte du paragraphe 1, comme base de calcul des limites de responsabilité, une référence au nombre d'unités de compte par colis ou autre unité de chargement (A/CONF.152/C.1/L.12, par. 2), s'appliquait aux alinéas a) et b). La proposition a été rejetée par 19 voix contre 14, avec 4 abstentions.

62. A la 8ème séance, l'amendement proposé par le Japon (A/CONF.152/C.1/L.27) a été adopté par 12 voix contre 7, avec 15 abstentions.

Nouveau paragraphe 1 bis

63. Le rejet de la proposition de l'Allemagne tendant à ajouter au texte du paragraphe 1, comme base de calcul des limites de responsabilité, une référence au nombre d'unités de compte par colis ou autre unité de chargement (A/CONF.152/C.1/L.12, par. 2; voir par. 61 ci-dessus), a entraîné le rejet de la proposition de l'Allemagne tendant à ajouter un nouveau paragraphe 1 bis à l'article 6 (A/CONF.152/C.1/L.12, par. 3).

Paragraphe 4

64. A la suite d'un vote indicatif, lors de la 9ème séance, il est apparu que l'amendement proposé par la Yougoslavie (A/CONF.152/C.1/L.45) ne recueillait qu'un appui limité; il a donc été rejeté. Il a donc été proposé oralement que la Convention énonce une règle indiquant expressément si les limites supérieures de responsabilité convenues d'un commun accord par l'exploitant et son client s'appliqueraient ou non également aux préposés ou mandataires de l'exploitant. Seize Etats se sont déclarés favorables à l'introduction d'une règle stipulant que les limites supérieures de responsabilité acceptées par l'exploitant s'appliqueraient également à ses préposés et mandataires; 4 Etats se sont abstenus. Le vote n'a pas été jugé suffisamment concluant pour que l'on énonce une règle expresse; en conséquence, le texte du paragraphe 4 établi par la CNUDCI n'a pas été modifié. Le texte proposé par la CNUDCI pour l'article 6 a été adopté compte tenu de l'amendement du Japon (A/CONF.152/C.1/L.27; voir par. 62 ci-dessus) et renvoyé au Comité de rédaction.

Nouvel article 6 bis

65. A la 10ème séance, l'Allemagne a présenté une proposition (A/CONF.152/C.1/L.13) tendant à ce qu'on ajoute, après l'article 6, le nouvel article 6 bis ci-après :

"En aucun cas, le cumul des réparations dues par l'exploitant pour l'ensemble des réclamations résultant d'un événement distinct ne peut dépasser 10 millions d'unités de compte. Si le montant cumulé des réparations dépasse 10 millions d'unités de compte, le montant payable par l'exploitant est réparti entre les ayants droit au prorata de leurs réclamations."

66. A la 10ème séance, l'Allemagne a modifié oralement comme suit la première phrase du nouvel article proposé :

"Le cumul des réparations dues par l'exploitant pour l'ensemble des réclamations résultant d'un événement distinct ne peut dépasser [...] unités de compte."

67. Cette phrase, qui a fait l'objet d'un vote distinct, a été rejetée par 18 voix contre 9, avec 8 abstentions. Le rejet de cette phrase a entraîné le rejet de la proposition dans son ensemble.

Article 7

A. Texte de la CNUDCI

68. Le texte présenté par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international était le suivant :

"Article 7

Application aux actions non contractuelles

1. Les exonérations et limites de responsabilité prévues par la présente Convention sont applicables dans toute action engagée contre l'exploitant pour les pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que pour le retard dans la remise des marchandises, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle ou d'une autre nature.

2. Si cette action est intentée contre un préposé ou mandataire de l'exploitant, ou une autre personne dont l'exploitant utilise les services pour l'exécution des services relatifs au transport, ce préposé ou mandataire, ou cette personne, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice des fonctions pour lesquelles il a été engagé par l'exploitant, est habilité à se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité que l'exploitant peut invoquer en vertu de la présente Convention.

3. Sous réserve des dispositions de l'article 8, le montant total des réparations dues par l'exploitant et tout préposé ou mandataire ou toute personne visée au paragraphe précédent ne peut dépasser les limites de responsabilité prévues par la présente Convention."

B. Amendement

69. Un amendement à l'article 7 a été présenté par les Etats-Unis d'Amérique (A/CONF.152/C.1/L.14).

70. Cet amendement était le suivant :
Ajouter au paragraphe 3 la phrase suivante :

"Le fait que l'exploitant accepte des limites de responsabilité supérieures au titre de l'article 6-4 n'affecte en rien le montant total des réparations dues."

[Amendement retiré - voir ci-après "Examen", par. 72.]

C. Débats de la première Commission

i) Séances

71. La première Commission a examiné l'article 7 à sa 11ème séance le 10 avril 1991.

ii) Examen

72. A la 11ème séance, l'amendement proposé par les Etats-Unis d'Amérique (A/CONF.152/C.1/L.14) a été retiré. Le texte de l'article 7 proposé par la CNUDCI a été adopté et renvoyé au Comité de rédaction.

Article 8

A. Texte de la CNUDCI

73. Le texte présenté par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international était le suivant :

"Article 8

Déchéance du droit de limiter la responsabilité

1. L'exploitant ne peut pas se prévaloir des limites de responsabilité prévues à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard résulte d'un acte ou d'une omission de l'exploitant lui-même ou de ses préposés ou mandataires commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 de l'article 7, un préposé ou un mandataire de l'exploitant ou une autre personne dont l'exploitant utilise les services pour l'exécution des services relatifs au transport ne peut pas se prévaloir des limites de responsabilité prévues à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé ou mandataire ou de cette personne commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement."

B. Amendements

74. Des amendements à l'article 8 ont été présentés par les Pays-Bas (A/CONF.152/C.1/L.25) et l'Allemagne (A/CONF.152/C.1/L.3).

75. Ces amendements étaient les suivants :

a) Pays-Bas (A/CONF.152/C.1/L.25) :

Supprimer du paragraphe 1 les mots : "lui-même ou de ses préposés ou mandataires".

[Amendement rejeté : voir ci-après "Examen", par. 77.]

b) Allemagne (A/CONF.152/C.1/L.3) :

i) Supprimer du paragraphe 1 les mots "ou de ses préposés ou mandataires".

[Amendement retiré : voir ci-après "Examen", par. 77.]

ii) Au cas où cette proposition ne serait pas acceptée, ajouter les mots suivants à la fin du paragraphe 1 :

"...; à condition que, dans le cas où un tel acte ou omission est imputable à un préposé ou mandataire, il soit également prouvé que ledit préposé ou mandataire [a agi] [agissait] dans l'exercice de ses fonctions."

[Amendement rejeté : voir ci-après "Examen", par. 77.]

C. Débats de la première Commission

i) Séances

76. La première Commission a examiné l'article 8 à sa 11ème séance, le 10 avril 1991.

ii) Examen

77. A la 11ème séance, l'amendement proposé par les Pays-Bas (A/CONF.152/C.1/L.25) a été rejeté par 21 voix contre 8, avec 4 abstentions. Cet amendement ayant été rejeté, l'amendement proposé par l'Allemagne, tendant à supprimer du paragraphe 1 les mots "ou de ses préposés ou mandataires" (A/CONF.152/C.1/L.3), a été retiré. L'amendement proposé par l'Allemagne, tendant à ajouter une phrase à la fin du paragraphe 1 (A/CONF.152/C.1/L.3), a été rejeté par 22 voix contre 10, avec 3 abstentions. Le texte proposé par la CNUDCI pour l'article 8 a été adopté et renvoyé au Comité de rédaction.

Article 9

A. Texte de la CNUDCI

78. Le texte de l'article 9 présenté par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international était le suivant :

"Article 9

Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses

"Si des marchandises dangereuses sont remises à un exploitant sans être marquées, étiquetées, emballées ou accompagnées des documents voulus, conformément à toute loi ou réglementation concernant les marchandises dangereuses applicable dans le pays où les marchandises lui sont remises et si, au moment où elles lui sont remises, l'exploitant n'a pas par ailleurs connaissance de leur caractère dangereux, il est habilité :

a) A prendre toutes les précautions que les circonstances peuvent exiger, y compris, lorsque les marchandises présentent un danger imminent pour les personnes et pour les biens, à détruire ces marchandises, à les rendre inoffensives ou à en disposer de toute autre manière licite sans qu'il y ait matière à indemnisation pour leur détérioration ou leur destruction du fait de ces précautions; et

b) A se faire rembourser toutes les dépenses qu'il a engagées pour prendre les mesures visées à l'alinéa a) par celui qui ne s'est pas acquitté, conformément à la loi ou la réglementation applicable, de toute obligation de l'informer que les marchandises étaient dangereuses."

B. Amendements

79. Des amendements à l'article 9 ont été présentés par la Belgique (A/CONF.152/C.1/L.40), la Finlande (A/CONF.152/C.1/L.55), l'Espagne (A/CONF.152/C.1/L.21), le Programme des Nations Unies pour l'environnement (avec l'accord de la Suède) (A/CONF.152/C.1/L.50).

80. Ces amendements étaient les suivants :

a) Belgique (A/CONF.152/C.1/L.40) :
Supprimer les mots suivants du paragraphe 1 :

"et si, au moment où elles lui sont remises, l'exploitant n'a pas par ailleurs connaissance de leur caractère dangereux".

[Amendement rejeté - voir ci-dessous "Examen", par. 82.]

b) Finlande (A/CONF.152/C.1/L.55) :
Insérer avant la première phrase du paragraphe 1 le texte suivant :

"Lorsque des marchandises dangereuses sont remises à l'exploitant, celui-ci doit être informé du caractère dangereux des marchandises et, si besoin est, des précautions à prendre."

[Amendement rejeté - voir ci-dessous "Examen", par. 82.]

c) Espagne (A/CONF.152/C.1/L.21) :

Dans le chapeau de l'article 9, remplacer, dans la version anglaise, l'expression "handed over to an operator" par "taken in charge by an operator".

[Amendement renvoyé au Comité de rédaction - voir ci-dessous "Examen", par. 83.]

d) Programme des Nations Unies pour l'environnement (A/CONF.152/C.1/L.50) : Il est proposé une version révisée de l'article 9 ainsi rédigée :

"Si les marchandises dangereuses sont remises à un exploitant sans être marquées, étiquetées, emballées ou accompagnées des documents voulus, conformément à toutes règles et réglementations internationales ou nationales applicables dans le pays où les marchandises lui sont remises, l'exploitant est habilité :

"a) A prendre toutes les précautions que les circonstances peuvent exiger conformément à ces règles et réglementations internationales ou nationales, sans qu'il y ait matière à indemnisation pour les dommages résultant de ces précautions, et

b) A se faire rembourser toutes les dépenses qu'il a engagées pour prendre les mesures visées à l'alinéa a) par la personne qui ne s'est pas acquittée de toute obligation prévue par les règles et réglementations applicables."

[Amendement rejeté - voir ci-dessous "Examen", par. 84.]

C. Débats de la première Commission

i) Séances

81. La première Commission a examiné l'article 9 à ses 11ème et 12ème séances, le 10 avril 1991.

ii) Examen

82. A la 11ème séance, l'amendement proposé par la Belgique (A/CONF.152/C.1/L.40) a été rejeté par 29 voix contre 3, avec une abstention. L'amendement proposé par la Finlande (A/CONF.152/C.1/L.55) a été rejeté par 15 voix contre 15, avec 4 abstentions.

83. A la 12ème séance, l'amendement proposé par l'Espagne (A/CONF.152/C.1/L.21) a été considéré comme un amendement de forme et renvoyé au Comité de rédaction.

84. A la 12ème séance, la Suède a donné son accord pour que la version révisée de l'article 9 proposée par le Programme des Nations Unies pour l'environnement (A/CONF.152/C.1/L.50) soit présentée à la Commission. Le chapeau de la version révisée de cet article a été rejeté par 21 voix contre 6, avec 4 abstentions. L'alinéa a) de la version révisée de ce même article a été

rejeté par 19 voix contre 9, avec 2 abstentions, et l'alinéa b) rejeté par 21 voix contre 4, avec 6 abstentions. En conséquence, l'ensemble de cette proposition a été rejeté. Le texte proposé par la CNUDCI pour l'article 9 a été adopté et renvoyé au Comité de rédaction.

Article 10

A. Texte de la CNUDCI

85. Le texte de l'article 10 établi par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international était le suivant :

"Article 10

Sûreté portant sur les marchandises

1. L'exploitant a un droit de rétention sur les marchandises pour les frais et les créances exigibles liés aux services relatifs au transport qu'il a exécuté en ce qui concerne les marchandises pendant la période durant laquelle il en est responsable. Toutefois, rien dans la présente Convention ne porte atteinte à la validité de tout arrangement contractuel élargissant les sûretés de l'exploitant sur les marchandises conclu conformément à la loi applicable.

2. L'exploitant ne peut retenir les marchandises lorsqu'une garantie suffisante pour la somme réclamée est fournie ou lorsqu'une somme équivalente est déposée entre les mains d'un tiers désigné d'un commun accord ou auprès d'une institution officielle dans l'Etat où l'exploitant a son établissement.

3. L'exploitant peut, dans la mesure où il y est autorisé par la loi de l'Etat où se trouvent les marchandises sur lesquelles il a exercé son droit de rétention conformément aux dispositions du présent article, vendre tout ou partie des marchandises afin d'obtenir les sommes nécessaires à la satisfaction de sa créance. La disposition qui précède ne s'applique pas aux conteneurs, palettes ou articles similaires de transport ou d'emballage qui appartiennent à une personne autre que le transporteur ou le chargeur et qui portent une marque claire de leur propriétaire, sauf pour les créances de l'exploitant nées du chef de réparations ou améliorations qu'il a effectuées sur les conteneurs, palettes ou articles similaires de transport ou d'emballage.

4. Avant d'exercer tout droit de vendre les marchandises, l'exploitant doit déployer des efforts raisonnables pour aviser de son intention le propriétaire des marchandises, la personne dont il les a reçues et la personne habilitée à en prendre livraison. L'exploitant rend compte de la manière appropriée du solde du produit de la vente après déduction des sommes qui lui sont dues et des dépenses raisonnables imputables à la vente. Le droit de vente s'exerce à tous autres égards conformément à la loi de l'Etat où se trouvent les marchandises."

B. Amendements

86. Des amendements à l'article 10 ont été présentés par l'Allemagne (A/CONF.152/C.1/L.16), le Maroc (A/CONF.152/C.1/L.54) et les Etats-Unis d'Amérique (A/CONF.152/C.1/L.15).

87. Ces amendements étaient les suivants :

Paragraphe 1

Allemagne (A/CONF.152/C.1/L.16) :

Ajouter à la première phrase du paragraphe 1 les mots "ou après", de façon à ce qu'elle se lise comme suit :

"L'exploitant a un droit de rétention sur les marchandises pour les frais et créances exigibles au titre des services relatifs au transport qu'il a exécutés en ce qui concerne les marchandises pendant ou après la période durant laquelle il en est responsable."

[Amendement adopté - voir ci-dessous "Examen", par. 89.]

Paragraphe 3

a) Allemagne (A/CONF.152/C.1/L.16) :
Supprimer le paragraphe 3.

[Amendement rejeté - voir ci-dessous "Examen", par. 90.]

b) Maroc (A/CONF.152/C.1/L.54) :
Insérer au début de la deuxième phrase le texte suivant :

"A l'exception des conteneurs vides, considérés comme des marchandises aux termes de la présente convention..."

[Amendement retiré - voir ci-dessous "Examen", par. 90.]

c) Etats-Unis d'Amérique (A/CONF.152/C.1/L.15) :

[Voir "Nouveau paragraphe 6", ci-dessous.]

Paragraphe 4

Maroc (A/CONF.152/C.1/L.54) :

Modifier la première phrase pour qu'elle se lise comme suit :

"Avant d'exercer tout droit de vendre les marchandises, l'exploitant doit déployer des efforts raisonnables pour aviser de son intention le propriétaire des marchandises ou la personne dont il les a reçues ou la personne habilitée à en prendre livraison."

[Amendement rejeté - voir ci-dessous "Examen", par. 91.]

Nouveau paragraphe 5

Etats-Unis d'Amérique (A/CONF.152/C.1/L.15) :

Ajouter un nouveau paragraphe 5 libellé comme suit :

"5. L'exploitant peut considérer que les marchandises dont il a la garde sont abandonnées si elles ne sont pas réclamées dans un délai de (...) jours suivant le jour jusqu'ou l'exploitant a convenu de garder les marchandises ou, si aucun accord à cette fin n'a été convenu, la date à laquelle l'exploitant a avisé la personne habilitée à prendre livraison des marchandises que celles-ci étaient mises à sa disposition."

[Amendement rejeté - voir ci-dessous "Examen", par. 92.]

Nouveau paragraphe 6

Etats-Unis d'Amérique (A/CONF.152/C.1/L.15) :

Supprimer la deuxième phrase du paragraphe 3 et l'incorporer dans un nouveau paragraphe 6, libellé comme suit :

"6. Les paragraphes 3 et 5 ne s'appliquent pas aux conteneurs, palettes ou articles similaires de transport ou d'emballage qui appartiennent à une personne autre que le transporteur ou le chargeur et qui portent une marque claire de leur propriétaire, sauf pour les créances de l'exploitant nées du chef de réparations ou améliorations qu'il a effectuées sur les conteneurs, palettes ou articles similaires de transport ou d'emballage."

[Amendement retiré - voir ci-dessous "Examen", par. 92.]

C. Débats de la première Commission

i) Séances

88. La Commission a examiné l'article 10 à ses 12ème et 13ème séances, tenues les 10 et 11 avril 1991.

ii) Examen

Paragraphe 1

89. A la 12ème séance, l'amendement proposé par l'Allemagne (A/CONF.152/C.1/L.16) a été adopté par 21 voix contre 7, avec 8 abstentions.

Paragraphe 3

90. A la 12ème séance, la proposition de l'Allemagne de suppression du paragraphe 3 a été rejetée par 21 voix contre 9, avec 3 abstentions. A la 13ème séance, la proposition du Maroc (A/CONF.152/C.1/L.54) a été retirée. Pour la proposition des Etats-Unis d'Amérique (A/CONF.152/C.1/L.15), voir ci-dessous paragraphe 92.

Paragraphe 4

91. A la 13ème séance, l'amendement proposé par le Maroc (A/CONF.152/C.1/L.54) a été rejeté par 21 voix contre 2, avec 6 abstentions.

Nouveaux paragraphes 5 et 6

92. A la 13ème séance, la proposition des Etats-Unis d'Amérique, tendant à ajouter un nouveau paragraphe 5 (A/CONF.152/C.1/L.15), a été rejetée par 12 voix contre 11, avec 9 abstentions. Cela étant, la proposition des Etats-Unis d'Amérique de supprimer la deuxième phrase du paragraphe 3 pour en faire un nouveau paragraphe 6 (A/CONF.152/C.1/L.15) a été retirée. Le texte de l'article 10 présenté par la CNUDCI, avec l'amendement au paragraphe 1, a été renvoyé au Comité de rédaction.

Article 11

A. Texte de la CNUDCI

93. Le texte de l'article 11 établi par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international était le suivant :

"Article 11

Avis de perte, de dommage ou de retard

1. A moins qu'un avis de perte ou de dommage indiquant en termes généraux la nature de la perte ou du dommage ne soit donné à l'exploitant au plus tard le troisième jour ouvrable suivant le jour où il a remis les marchandises à la personne habilitée à en prendre livraison, les marchandises sont présumées avoir été remises par l'exploitant telles qu'elles sont décrites dans le document émis par lui en application de l'alinéa 1-b) de l'article 4 ou, si aucun document n'a été émis, avoir été remises en bon état.
2. Lorsque la perte ou le dommage n'est pas apparent, les dispositions du paragraphe 1 ne deviennent applicables que si l'avis n'est pas donné à l'exploitant dans un délai de 15 jours consécutifs après le jour où les marchandises sont parvenues à leur destinataire final, mais en aucun cas plus de 60 jours consécutifs après le jour où les marchandises ont été remises à la personne habilitée à en prendre livraison.
3. Si l'exploitant a participé à un examen ou à une inspection des marchandises au moment où elles ont été remises à la personne habilitée à en prendre livraison, il n'est pas nécessaire d'aviser l'exploitant de la perte ou du dommage constaté durant cet examen ou cette inspection.
4. En cas de perte ou de dommage certain ou présumé, l'exploitant et la personne habilitée à prendre livraison des marchandises doivent se donner réciproquement toutes les facilités raisonnables pour inspecter et inventorier les marchandises.
5. Le préjudice résultant d'un retard dans la remise des marchandises ne donne pas lieu à indemnisation si un avis n'a pas été donné à l'exploitant dans les 21 jours consécutifs suivant le jour où les marchandises ont été remises à la personne habilitée à en prendre livraison."

B. Amendements

94. Des amendements à l'article 11 ont été présentés par le Maroc (A/CONF.152/C.1/L.52), la Turquie (A/CONF.152/C.1/L.46) et le Japon (A/CONF.152/C.1/L.41).

95. Ces amendements étaient les suivants :

a) Maroc (A/CONF.152/C.1/L.52) :

i) Supprimer les paragraphes 1, 2, 3 et 5.

[Amendement rejeté - voir ci-dessous "Examen", par. 97.]

ii) Si les paragraphes 1, 2, 3 et 5 ne sont pas supprimés, les modifier comme suit :

"1. A moins qu'un avis de perte ou de dommage indiquant en termes généraux la nature de la perte ou du dommage ne soit donné à l'exploitant au plus tard le troisième jour ouvrable suivant le jour où il a remis les marchandises à la personne habilitée à en prendre livraison ou les a mises à sa disposition, les marchandises sont présumées avoir été remises ou mises à disposition par l'exploitant telles qu'elles sont décrites dans le document émis par lui en application de l'alinéa 1-b) de l'article 4 ou, si aucun document n'a été émis, avoir été remises ou mises à disposition en bon état.

2. Lorsque la perte ou le dommage n'est pas apparent, les dispositions du paragraphe 1 ne deviennent applicables que si l'avis n'est pas donné à l'exploitant dans un délai de 15 jours consécutifs après le jour où les marchandises sont parvenues à leur destinataire final, mais en aucun cas plus de 60 jours consécutifs après le jour où les marchandises ont été remises à la personne habilitée à en prendre livraison ou mises à sa disposition.

3. Si l'exploitant a participé à un examen ou à une inspection des marchandises au moment où elles ont été remises à la personne habilitée à en prendre livraison ou mises à sa disposition, il n'est pas nécessaire d'aviser l'exploitant de la perte ou du dommage constaté durant cet examen ou cette inspection.

...

5. Le préjudice résultant d'un retard dans la remise ou la mise à disposition des marchandises ne donne pas lieu à indemnisation si un avis n'a pas été donné à l'exploitant dans les 21 jours consécutifs suivant le jour où les marchandises ont été remises à la personne habilitée à en prendre livraison ou mises à sa disposition."

[Amendement rejeté - voir ci-dessous "Examen", par. 97.]

iii) Modifier comme suit le paragraphe 4 :

a) Insérer les mots "le transporteur", et

b) Ajouter à la fin du paragraphe les mots "sur le lieu d'entreposage ou à tout autre endroit convenu d'un commun accord" de manière que le paragraphe 4 soit ainsi libellé :

"En cas de perte ou de dommage certain ou présumé, l'exploitant, le transporteur et la personne habilitée à prendre livraison des marchandises doivent se donner réciproquement toutes les facilités raisonnables pour inspecter et inventorier les marchandises sur le lieu de l'entreposage ou à tout autre endroit convenu d'un commun accord."

[Amendement en partie adopté et en partie rejeté - voir ci-dessous "Examen", par. 97.]

b) Turquie (A/CONF.152/C.1/L.46) :

Au paragraphe 2, remplacer "15" par "7" et "60" par "30".

[Amendement rejeté - voir ci-dessous "Examen", par. 98.]

c) Japon (A/CONF.152/C.1/L.41) :

Au paragraphe 2, après "destinataire final", insérer les mots : "en mesure de les inspecter".

[Amendement retiré - voir ci-dessous "Examen", par. 98.]

C. Débats de la première Commission

i) Séances

96. La première Commission a examiné l'article 11 à ses 13ème et 14ème séances, le 11 avril 1991.

ii) Examen

97. Pour ce qui est des amendements proposés par le Maroc (A/CONF.152/C.1/L.52) à la 13ème séance : a) la proposition tendant à supprimer les paragraphes 1, 2, 3 et 5 a été rejetée sans être mise aux voix; b) la proposition tendant à reformuler les paragraphes 1, 2, 3 et 5 a été rejetée par 18 voix contre 4, avec 11 abstentions; c) s'agissant du paragraphe 4, la proposition tendant à insérer le terme "le transporteur" a été adoptée par 17 voix contre 11, avec 6 abstentions, et celle tendant à ajouter un membre de phrase à la fin du paragraphe rejetée par 19 voix contre 5, avec 9 abstentions.

98. A la 14ème séance, l'amendement proposé par la Turquie (A/CONF.152/C.1/L.46) a été rejeté par 22 voix contre 4, avec 9 abstentions. L'amendement proposé par le Japon (A/CONF.152/C.1/L.41) a été retiré. Le texte de l'article 11 proposé par la CNUDCI, tel que modifié par l'amendement du paragraphe 4, a été renvoyé au Comité de rédaction.

Article 12

A. Texte de la CNUDCI

99. Le texte de l'article 12 établi par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international était le suivant :

"Article 12

Prescription des actions

1. Toute action intentée en vertu de la présente Convention est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai de deux ans.

2. Le délai de prescription court :

a) A partir du jour où l'exploitant a remis les marchandises ou une partie de celles-ci à une personne habilitée à en prendre livraison ou les a mises à sa disposition; ou

b) En cas de perte totale des marchandises, au plus tôt, soit le jour où l'exploitant avise l'ayant droit que les marchandises sont perdues, soit le jour où l'ayant droit peut considérer les marchandises comme perdues conformément au paragraphe 4 de l'article 5.

3. Le jour indiqué comme point de départ du délai de prescription n'est pas compris dans le délai.

4. L'exploitant peut à tout moment pendant le délai de prescription prolonger ce délai par une déclaration écrite adressée au demandeur. Le délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs autres déclarations.

5. Le transporteur ou une autre personne peut intenter une action récursoire contre l'exploitant même après expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes précédents s'il le fait dans un délai de 90 jours après que lui-même ou cette autre personne a été déclaré responsable dans le cadre d'une action intentée à son encontre, ou a réglé la créance sur laquelle se fondait ladite action et sous réserve que l'exploitant soit avisé dans un délai raisonnable qu'une action a été engagée contre le transporteur ou cette autre personne qui peut entraîner une action récursoire contre l'exploitant."

B. Amendements

100. Des amendements à l'article 12 ont été présentés par le Maroc (A/CONF.152/C.1/L.53), la Turquie (A/CONF.152/C.1/L.47), l'Allemagne (A/CONF.152/C.1/L.17), les Etats-Unis d'Amérique (A/CONF.152/C.1/L.18) et l'Egypte (A/CONF.152/C.1/L.58).

101. Ces amendements étaient les suivants :

Paragraphe 1

Maroc (A/CONF.152/C.1/L.53) et Turquie (A/CONF.152/C.1/L.47) : remplacer "deux ans" par "un an".

[Amendements rejetés : voir ci-dessous "Examen", par. 103.]

Paragraphe 2

a) Etats-Unis d'Amérique (A/CONF.152/C.1/L.18) : modifier comme suit l'alinéa a) :

"A partir du jour où l'exploitant a remis les marchandises ou une partie de celles-ci à une personne habilitée à en prendre livraison ou les a mises à sa disposition, ou considère les marchandises comme abandonnées en application du paragraphe 5 de l'article 10, ou".

[Amendement retiré : voir ci-dessous "Examen", par. 104.]

b) Allemagne (A/CONF.152/C.1/L.17) : modifier comme suit l'alinéa b) :

"En cas de perte totale des marchandises, au plus tôt, soit le jour où l'ayant droit reçoit un avis de l'exploitant indiquant que les marchandises sont perdues, soit le jour où l'ayant droit peut considérer les marchandises comme perdues conformément au paragraphe 4 de l'article 5."

[Amendement retiré puis représenté et adopté quant au fond : voir ci-dessous "Examen", par. 104.]

c) Egypte (A/CONF.152/C.1/L.58) : modifier comme suit le paragraphe 2 :

"2. Le délai de prescription court :

a) A partir du jour suivant le jour où l'exploitant a remis les marchandises ou une partie de celles-ci à une personne habilitée à en prendre livraison ou les a mises à sa disposition; ou

b) En cas de perte totale des marchandises, au plus tôt, soit le jour suivant le jour où l'exploitant avise l'ayant droit que les marchandises sont perdues, soit le jour où l'ayant droit peut considérer les marchandises comme perdues conformément au paragraphe 4 de l'article 5."

[Amendement non examiné : voir ci-dessous "Examen", par. 104.]

Paragraphe 3

Egypte (A/CONF.152/C.1/L.58)
Supprimer le paragraphe 3.

[Amendement non examiné : voir ci-dessous "Examen", par. 105.]

Paragraphe 5

Maroc (A/CONF.152/C.1/L.53) : modifier comme suit le paragraphe 5 :

"Le transporteur ou une autre personne peut intenter une action récursoire contre l'exploitant même après expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes précédents s'il le fait dans un délai de 30 jours après que lui-même ou cette autre personne a été mis en cause dans le cadre d'une action intentée à son encontre, ou a réglé la créance sur laquelle se fondait ladite mise en cause."

[Amendement retiré : voir ci-dessous "Examen", par. 107.]

C. Débats de la première Commission

i) Séances

102. La première Commission a examiné l'article 12 à sa 14ème séance, le 11 avril 1991.

ii) Examen

Paragraphe 1

103. A la 14ème séance, les amendements proposés par le Maroc (A/CONF.152/C.1/L.53) et la Turquie (A/CONF.152/C.1/L.47) ont été examinés conjointement et ont été rejetés par 19 voix contre 10, avec 5 abstentions.

Paragraphe 2

104. A la 14ème séance, l'amendement proposé par les Etats-Unis d'Amérique (A/CONF.152/C.1/L.18) a été retiré en raison du rejet de leur proposition tendant à ajouter un paragraphe 5 à l'article 10 (A/CONF.152/C.1/L.15). L'amendement de l'Allemagne (A/CONF.152/C.1/L.17) a été retiré; toutefois, il a été par la suite représenté, et cet amendement selon lequel, en cas de perte totale des marchandises, le délai de prescription commencerait le jour où l'ayant droit reçoit un avis de l'exploitant a été adopté quant au fond par 13 voix contre 11, avec 11 abstentions. La proposition de l'Egypte (A/CONF.152/C.1/L.58) n'a pas été examinée car elle avait été soumise après l'adoption de l'article 12.

Paragraphe 3

105. La proposition de l'Egypte (A/CONF.152/C.1/L.58) n'a pas été examinée car elle avait été soumise après l'adoption de l'article 12.

Paragraphe 4

106. A la 14ème séance, les Etats-Unis d'Amérique ont présenté une proposition orale tendant à remplacer, à la première phrase du paragraphe 4, la référence à une "déclaration écrite" par une référence à une "notification"; ainsi, cette phrase serait libellée comme suit : "L'exploitant peut à tout moment pendant le délai de prescription prolonger ce délai par une notification adressée au demandeur". L'amendement proposé a été adopté et renvoyé au Comité de rédaction.

Paragraphe 5

107. A la 14ème séance, la proposition du Maroc (A/CONF.152/C.1/L.53) a été retirée. Une proposition orale, tendant à modifier le paragraphe 5 afin de l'aligner sur l'article 20-5 de la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, 1978, a été présentée. Cette proposition a été rejetée par 14 voix contre 5, avec 4 abstentions.

108. Le Mexique a présenté une proposition orale tendant à ajouter au texte du paragraphe 5 établi par la CNUDCI un délai de prescription global de 10 ans pour toute action récursoire contre l'exploitant. Cette proposition a été rejetée par 12 voix contre 6, avec 12 abstentions. Le texte de l'article 12 établi par la CNUDCI, avec les amendements aux paragraphes 2 et 4, a été adopté et renvoyé au Comité de rédaction.

Article 15

A. Texte de la CNUDCI

109. Le texte de l'article 15 établi par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international était le suivant :

"Article 15

Conventions internationales de transport

La présente Convention ne modifie en rien les droits ou obligations qui peuvent résulter d'une convention internationale relative au transport international de marchandises ayant force obligatoire dans un Etat partie à la présente Convention ou de toute loi d'un tel Etat qui donne effet à une convention internationale relative au transport international de marchandises ou qui en dérive."

B. Amendements

110. Deux solutions différentes ont été proposées par l'Australie (A/CONF.152/C.1/L.57) pour l'article 15.

111. Ces propositions étaient les suivantes :

Si les problèmes qui se posent peuvent être résolus de façon satisfaisante dans le cadre de l'article premier et/ou de l'article 2, il faudrait supprimer l'article 15.

L'autre solution consistait à modifier le libellé de l'article 15 comme suit :

"La présente Convention ne modifie en rien les droits ou obligations qui peuvent résulter d'une convention internationale relative au transport de marchandises ou d'une loi nationale qui donne effet à une convention de ce type ou qui en dérive, et qui y correspond."

[Retiré : voir ci-dessous "Examen", par. 113 et 114.]

C. Débats de la première Commission

i) Séances

112. La première Commission a examiné l'article 15 à ses 14ème et 15ème séances tenues les 11 et 12 avril 1991.

ii) Examen

113. A la 14ème séance, il a été décidé que les deux solutions proposées par l'Australie (A/CONF.152/C.1/L.57) seraient examinées à la lumière de la décision éventuelle de la Commission sur les propositions du Groupe de travail spécial (A/CONF.152/C.1/L.44/Rev.1) et de l'Australie (A/CONF.152/C.1/L.56/Rev.1) tendant à ajouter une définition du terme "transporteur" à l'article premier.

114. A la 15ème séance, une proposition orale a été présentée tendant à modifier l'article 15 en supprimant les mots "ou qui en dérive". L'amendement proposé a été adopté par 20 voix contre 4, avec 9 abstentions. Les deux variantes proposées par l'Australie ont été retirées. Le texte proposé par la CNUDCI pour l'article 15, tel qu'il a été modifié par la proposition orale, a été adopté et renvoyé au Comité de rédaction.

Article 16

A. Texte de la CNUDCI

115. Le texte établi par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international était le suivant :

"Article 16

Unité de compte

1. L'unité de compte visée à l'article 6 est le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés à l'article 6 sont exprimés dans la monnaie nationale d'un Etat suivant la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou à la date convenue par les parties. L'équivalence entre la monnaie nationale d'un Etat partie qui est membre du Fonds monétaire international et le droit de tirage spécial est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses opérations et transactions. L'équivalence entre la monnaie nationale d'un Etat partie qui n'est pas membre du Fonds monétaire international et le droit de tirage spécial est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

2. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe précédent doit être fait de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat partie la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle qui est exprimée en unités de compte à l'article 6. Au moment de la signature ou lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul, les Etats parties communiquent au dépositaire leur méthode de calcul."

B. Amendements

116. Aucun amendement à l'article 16 n'a été présenté.

C. Débats de la première Commission

i) Séances

117. La première Commission a examiné l'article 16 à sa 14ème séance tenue le 11 avril 1991.

ii) Examen

118. A la 14ème séance, le texte proposé par la CNUDCI pour l'article 16 a été adopté et renvoyé au Comité de rédaction.

Article 2

A. Texte de la CNUDCI

119. Le texte établi par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international était le suivant :

"Article 2

Champ d'application

1. La présente Convention s'applique à des services relatifs au transport concernant des marchandises qui font l'objet d'un transport international :

a) Quand les services relatifs au transport sont exécutés par un exploitant dont l'établissement est situé dans un Etat partie, ou

b) Quand les services relatifs au transport sont exécutés dans un Etat partie, ou

c) Quand, en application des règles de droit international privé, les services relatifs au transport sont régis par la loi d'un Etat partie.

2. Si l'exploitant a plus d'un établissement, l'établissement à prendre en considération est celui qui a la relation la plus étroite avec les services relatifs au transport considérés dans leur ensemble.

3. Si l'exploitant n'a pas d'établissement, sa résidence habituelle en tient lieu."

B. Amendements

120. Des amendements à l'article 2 ont été présentés par l'Allemagne (A/CONF.152/C.1/L.8) et l'Egypte (A/CONF.152/C.1/L.32). Une proposition a été présentée par les Etats-Unis d'Amérique (A/CONF.152/C.1/L.7).

121. Ces amendements et la proposition étaient les suivants :

a) Allemagne (A/CONF.152/C.1/L.8) :
Modifier ainsi le chapeau du paragraphe 1 :

"La présente Convention s'applique à des services relatifs au transport qui ont été exécutés ou qu'on a fait exécuter pour des marchandises qui font l'objet d'un transport international : ..."

[Amendement renvoyé au Comité de rédaction : voir ci-dessous "Examen", par. 123.]

b) Egypte (A/CONF.152/C.1/L.32) :
Après les mots "Etat partie" aux alinéas a), b) et c), ajouter "à la Convention".

[Amendement renvoyé au Comité de rédaction : voir ci-dessous "Examen", par. 123.]

c) Etats-Unis d'Amérique (A/CONF.152/C.1/L.7) :
Cette proposition ne suggérait pas d'amendement précis au texte de l'article 2; la délégation américaine l'a présentée pour se réserver le droit de revenir sur la question du champ d'application de la Convention au moment de l'examen de l'article 15.

[Proposition retirée : voir ci-dessous "Examen", par. 124.]

C. Débats de la première Commission

i) Séances

122. La première Commission a examiné l'article 2 à ses 15ème et 16ème séances, le 12 avril 1991.

ii) Examen

123. A sa 15ème séance, la première Commission a estimé que les amendements proposés par l'Allemagne (A/CONF.152/C.1/L.8) et l'Egypte (A/CONF.152/C.1/L.32) étaient d'ordre rédactionnel et les a renvoyés au Comité de rédaction.

124. A la 16ème séance, la proposition des Etats-Unis d'Amérique (A/CONF.152/C.1/L.7) a été retirée. Le texte de l'article 2 proposé par la CNUDCI a été adopté et renvoyé au Comité de rédaction.

"Article 13

A. Texte de la CNUDCI

125. Le texte établi par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international était le suivant :

Article 13

Clauses contractuelles

1. Sauf disposition contraire de la présente Convention, toute stipulation figurant dans un contrat conclu par un exploitant, ou dans tout document signé ou émis par l'exploitant en application de l'article 4, est nulle et non avenue dans la mesure où elle déroge, directement ou indirectement, aux dispositions de la présente Convention. La nullité d'une telle stipulation ne porte pas atteinte à la validité des autres dispositions du contrat ou document où elle figure.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe précédent, l'exploitant peut accepter d'étendre les responsabilités et les obligations qui lui incombent en vertu de la présente Convention."

B. Amendements

126. Un amendement à l'article 13 a été présenté par l'Espagne (A/CONF.152/C.1/L.22).

127. Cet amendement était le suivant :

Au paragraphe 1, supprimer l'expression "Sauf disposition contraire de la présente Convention".

[Retiré : voir ci-dessous "Examen", par. 129.]

C. Débats de la première Commission

i) Séances

128. La première Commission a examiné l'article 13 à sa 16ème séance, le 12 avril 1991.

ii) Examen

129. A la 16ème séance, l'amendement proposé par l'Espagne (A/CONF.152/C.1/L/22) a été retiré. L'Australie a demandé l'autorisation de présenter une proposition orale; cependant, la Commission n'a pas accordé de dérogation à l'article 30 du règlement intérieur adopté par la Conférence qui stipule que les propositions et les amendements doivent normalement être présentés par écrit et que des exemplaires doivent en être distribués à toutes les délégations au plus tard la veille de la séance à laquelle la proposition ou l'amendement est examiné. Le texte de l'article 13 proposé par la CNUDCI a été adopté et renvoyé au Comité de rédaction.

Article 14

A. Texte de la CNUDCI

130. Le texte établi par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international pour l'article 14 était le suivant :

"Interprétation de la Convention

Pour l'interprétation de la présente Convention, il sera tenu compte de son caractère international et de la nécessité de promouvoir l'uniformité de son application."

B. Amendements

131. Aucun amendement à l'article 14 n'a été présenté.

C. Travaux de la première Commission

i) Séances

132. La première Commission a examiné l'article 14 à sa 17ème séance, le 15 avril 1991.

ii) Examen

133. Le texte établi par la CNUDCI pour l'article 14 a été adopté et renvoyé au Comité de rédaction.

Article 20

A. Texte de la CNUDCI

134. Le texte établi par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international était le suivant :

"Réserves

Aucune réserve à la présente Convention n'est autorisée."

B. Amendements

135. Des amendements à l'article 20 ont été présentés par les Pays-Bas (A/CONF.152/C.1/L.59), la Belgique (A/CONF.152/C.1/L.30) et la République islamique d'Iran (A/CONF.152/C.1/L.60).

136. Ces amendements étaient les suivants :

a) Pays-Bas (A/CONF.152/C.1/L.59) :
Modifier l'article 20 comme suit :

"1. Tout Etat peut déclarer au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion qu'il limitera l'application des règles de la présente Convention à certains types d'exploitants de terminaux de transport.

2. Aucune autre réserve à la présente Convention n'est autorisée."

[Rejeté : voir ci-dessous "Examen", par. 138.]

b) Belgique (A/CONF.152/C.1/L.30) :
Modifier l'article 20 pour qu'il se lise comme suit :

"1. Tout Etat pourra, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer qu'il n'appliquera pas la présente Convention dans les cas où les marchandises sont déposées dans une zone dans laquelle l'exploitant n'est pas en mesure d'exercer un contrôle effectif sur ces marchandises.

2. Aucune autre réserve à la présente Convention n'est autorisée."

[Amendement rejeté : voir ci-dessous "Examen", par. 138.]

c) République islamique d'Iran (A/CONF.152/C.1/L.60) :
Libeller l'article 20 comme suit :

"Aucune réserve à la présente Convention n'est autorisée sauf dans le cas d'une contradiction expresse avec une ou des lois nationales d'un Etat."

[Amendement rejeté : voir ci-dessous "Examen", par. 138.]

C. Travaux de la première Commission

i) Séances

137. La première Commission a examiné l'article 20 à sa 16ème séance, le 12 avril 1991.

ii) Examen

138. A la 16ème séance, l'amendement proposé par les Pays-Bas (A/CONF.152/C.1/L.59) a été rejeté par 18 voix contre 5, avec 10 abstentions. L'amendement proposé par la Belgique (A/CONF.152/C.1/L.30) a été rejeté par 21 voix contre 3, avec 7 abstentions. L'amendement proposé par la République islamique d'Iran (A/CONF.152/C.1/L.60) a été rejeté par 23 voix contre 2, avec 7 abstentions. Le texte proposé par la CNUDCI pour l'article 20 a été adopté et renvoyé au Comité de rédaction.

Nouvel article

139. Le Royaume-Uni a proposé (A/CONF.152/C.1/L.48) que le nouvel article ci-dessous soit inclus dans la Convention :

"Juridiction compétente

Une action intentée en vertu de la présente Convention doit être introduite, au choix du demandeur, devant l'une des juridictions énumérées ci-dessous, à condition que celle-ci soit située dans un Etat partie à la présente Convention :

a) Le tribunal du lieu où [la perte, le dommage ou le retard se sont produits] [les services relatifs au transport ont été exécutés]; ou

b) Le tribunal de l'établissement principal du défendeur."

140. A la 16ème séance, le 12 avril 1991, l'amendement proposé a été retiré.

III. EXAMEN DES PROJETS D'ARTICLES PRESENTES PAR LE COMITE DE REDACTION

141. A sa 17ème séance, le 15 avril 1991, la première Commission a examiné les projets d'articles 1 à 16 du projet de Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international qui lui étaient présentés par le Comité de rédaction (A/CONF.152/C.1/L.62). La première Commission a renvoyé à la plénière le texte des articles premier à 16 figurant dans le document A/CONF.152/11.

F. RAPPORT DE LA DEUXIEME COMMISSION

Documents A/CONF.152/10 et Add.1

Document A/CONF.152/10

[Original : anglais]
[12 avril 1991]

I. INTRODUCTION

A. Présentation du rapport

1. A sa 3ème séance plénière, la Conférence a renvoyé à la deuxième Commission les articles 17 à 19 et 21 à 25 du projet de Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international (A/CONF.152/5).

2. Le présent document contient le rapport que la deuxième Commission présente à la Conférence sur l'examen des projets d'articles qui lui étaient renvoyés et sur les propositions avancées au cours de ses débats.

B. Election du bureau

3. A sa 4ème séance plénière, le 5 avril 1991, la Conférence a élu à l'unanimité Mme Jelena Vilus (Yougoslavie) présidente de la deuxième Commission. Le 10 avril 1991, à la 2ème séance de la deuxième Commission, M. Ken Fujishita (Japon) a été élu vice-président, et Mme Silvia Strolz (Autriche) rapporteur de la Commission.

C. Séances, organisation des travaux et plan du rapport

i) Séances

4. La deuxième Commission a tenu quatre séances, les 8, 10, 12 et 15 avril 1991.

ii) Organisation des travaux

5. A sa 1re séance, le 8 avril 1991, la deuxième Commission a adopté l'ordre du jour provisoire publié sous la cote A/CONF.152/C.2/L.1.

6. La deuxième Commission a examiné article par article le projet dont elle était saisie et les amendements proposés par les délégations pendant la Conférence. Après un premier examen, un article et les amendements correspondants ont été, sous réserve des décisions éventuellement prises à l'endroit de ces derniers, renvoyés au Comité de rédaction. Après avoir examiné le rapport du Comité de rédaction sur les articles qu'elle lui avait renvoyés, la deuxième Commission a renvoyé à la plénière les articles qu'elle a examinés.

iii) Plan du rapport

7. Le présent rapport rend compte des travaux que la deuxième Commission a consacrés à chacun des articles dont elle était saisie selon le plan suivant :

a) Texte du projet d'article proposé par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI);

b) Texte des amendements éventuels et sort qui leur a été réservé;

c) Débats de la deuxième Commission :

i) Séances;

ii) Examen.

II. EXAMEN PAR LA DEUXIEME COMMISSION DU PROJET DE CONVENTION SUR LA RESPONSABILITE DES EXPLOITANTS DE TERMINAUX DE TRANSPORT DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL

Article 17

A. Texte de la CNUDCI

8. Le texte de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international était le suivant :

"Article 17

Dépositaire

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est le dépositaire de la présente Convention."

B. Amendements

9. Aucun amendement n'a été présenté pour l'article 17.

C. Débats de la deuxième Commission

i) Séances

10. La deuxième Commission a examiné l'article 17 à sa 1re séance, le 8 avril 1991.

ii) Examen

11. Le texte de l'article 17 proposé par la CNUDCI a été adopté et renvoyé au Comité de rédaction.

Article 18

A. Texte de la CNUDCI

12. Le texte de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international était le suivant :

"Article 18

Signature, ratification, acceptation, approbation, adhésion

1. La présente Convention sera ouverte à la signature à la séance de clôture de la Conférence des Nations Unies, le ... et restera ouverte à la signature de tous les Etats au Siège de l'Organisation des Nations Unies, à New York, jusqu'au....
2. La présente Convention est sujette à ratification, acceptation ou approbation par les Etats signataires.
3. La présente Convention sera ouverte à l'adhésion de tous les Etats qui ne sont pas signataires, à partir de la date à laquelle elle sera ouverte à la signature.
4. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies."

B. Amendements

13. Aucun amendement n'a été présenté pour l'article 18.

C. Débats de la deuxième Commission

i) Séances

14. La deuxième Commission a examiné l'article 18 à sa 1re séance, le 8 avril 1991.

ii) Examen

Paragraphe 1

15. Les Etats-Unis ont proposé oralement d'indiquer dans le paragraphe 1 que la Convention resterait ouverte à la signature jusqu'au 30 avril 1992. Cette proposition a été adoptée par 14 voix contre zéro. Le texte du paragraphe 1 proposé par la CNUDCI a été adopté et renvoyé au Comité de rédaction.

Paragraphe 2 à 4

16. Le texte des paragraphes 2 à 4 proposé par la CNUDCI a été adopté et renvoyé au Comité de rédaction.

Article 19

A. Texte de la CNUDCI

17. Le texte de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international était le suivant :

"Article 19

Application aux unités territoriales

1. Tout Etat qui comprend deux unités territoriales ou plus dans lesquelles des systèmes de droit différents s'appliquent dans les matières régies par la présente Convention pourra, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer que la présente Convention s'appliquera à toutes ses unités territoriales ou seulement à l'une ou plusieurs d'entre elles et pourra à tout moment remplacer cette déclaration par une nouvelle déclaration.

2. Ces déclarations seront notifiées au dépositaire et désigneront expressément les unités territoriales auxquelles la Convention s'applique.

3. Si, en vertu d'une déclaration faite conformément au présent article, la présente Convention s'applique à l'une ou plusieurs des unités territoriales d'un Etat partie, mais non pas à toutes, et si l'établissement d'une partie au contrat est situé dans cet Etat, cet établissement sera considéré, aux fins de la présente Convention, comme n'étant pas situé dans un Etat partie, à moins qu'il ne soit situé dans une unité territoriale à laquelle la Convention s'applique.

4. Si un Etat ne fait pas de déclaration en vertu du paragraphe 1 du présent article, la Convention s'appliquera à l'ensemble du territoire de cet Etat."

B. Amendements

18. Un amendement à l'article 19 a été soumis par le Canada (A/CONF.152/C.2/L.7).

19. L'amendement était le suivant :

Paragraphe 3

Canada (A/CONF.152/C.2/L.7) :
Modifier comme suit le paragraphe 3 :

"3. Si, en vertu d'une déclaration faite conformément au présent article, la présente Convention s'applique à l'une ou plusieurs des unités territoriales d'un Etat partie, mais non pas à toutes, la présente Convention n'est applicable qu'à condition :

a) Que les services relatifs au transport soient exécutés par un exploitant dont l'établissement est situé dans une unité territoriale à laquelle la Convention s'applique;

b) Ou que les services relatifs au transport soient exécutés dans une unité territoriale à laquelle la Convention s'applique;

c) Ou que les services relatifs au transport soient régis, selon les règles du droit international privé, par la législation en vigueur dans une unité territoriale à laquelle la Convention s'applique."

[Amendement adopté - voir ci-dessous "Examen", par. 22.]

C. Débats de la deuxième Commission

i) Séances

20. La deuxième Commission a examiné l'article 19 à sa 2ème séance, le 10 avril 1991.

ii) Examen

Paragraphe 1 et 2

21. Le texte des paragraphes 1 et 2 proposé par la CNUDCI a été adopté et renvoyé au Comité de rédaction.

Paragraphe 3

22. L'amendement proposé par le Canada (A/CONF.152/C.2/L.7) a été adopté par 9 voix contre une, avec 3 abstentions. Le texte du paragraphe 3 proposé par la CNUDCI, tel que modifié par la deuxième Commission, a été adopté et renvoyé au Comité de rédaction. L'objet de l'amendement au paragraphe 3 étant d'aligner ce dernier sur l'article 2 du texte proposé par la CNUDCI, le Comité de rédaction a été prié d'aligner le paragraphe 3 sur l'article 2 tel qu'adopté par la première Commission.

Paragraphe 4

23. Le texte du paragraphe 4 proposé par la CNUDCI a été adopté et renvoyé au Comité de rédaction.

Article 21

A. Texte de la CNUDCI

24. Le texte de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international était le suivant :

"Article 21

Effet des déclarations

1. Les déclarations faites en vertu de la présente Convention lors de la signature sont sujettes à confirmation lors de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation.
2. Les déclarations et la confirmation des déclarations seront faites par écrit et formellement notifiées au dépositaire.
3. Les déclarations prendront effet à la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard de l'Etat déclarant. Cependant, les déclarations dont le dépositaire aura reçu notification formelle après cette date prendront effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai de six mois à compter de la date de leur réception par le dépositaire.
4. Tout Etat qui fait une déclaration en vertu de la présente Convention peut à tout moment la retirer par une notification formelle adressée par écrit au dépositaire. Ce retrait prendra effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'une période de six mois après la date de réception de la notification par le dépositaire."

B. Amendements

25. Des amendements à l'article 21 ont été soumis par le Japon (A/CONF.152/C.2/L.6) et par les Philippines (A/CONF.152/C.2/L.8).

26. Ces amendements étaient les suivants :

Article 21 dans son entier

Philippines (A/CONF.152/C.2/L.8) :
Supprimer l'article 21.

[Amendement retiré - voir ci-dessous "Examen", par. 28.]

Paragraphe 1 et 4

Japon (A/CONF.152/C.2/L.6) :
Remplacer les mots "en vertu de la présente Convention" par les mots "en vertu des dispositions de l'article 19".

[Amendement adopté - voir ci-dessous "Examen", par. 29.]

C. Débats de la deuxième Commission

i) Séances

27. La deuxième Commission a examiné l'article 21 à sa 2ème séance, le 10 avril 1991.

ii) Examen

Article 21 dans son entier

28. La proposition des Philippines tendant à supprimer l'article 21 (A/CONF.152/C.2/L.8) a été retirée. Le Comité de rédaction a été prié d'envisager d'intervertir les articles 20 et 21, afin que les dispositions relatives à l'effet des déclarations viennent immédiatement après l'article 19.

Paragraphe 1 et 4

29. L'amendement du Japon a été adopté par 9 voix contre 5. Le texte de ces paragraphes proposé par la CNUDCI a été adopté tel que modifié par la deuxième Commission et renvoyé au Comité de rédaction.

Paragraphe 2 et 3

30. Le texte des paragraphes 2 et 3 proposé par la CNUDCI a été adopté et renvoyé au Comité de rédaction.

Article 22

A. Texte de la CNUDCI

31. Le texte de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international était le suivant :

"Article 22

Entrée en vigueur

1. La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt du cinquième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.
2. Pour tout Etat qui deviendra Etat contractant à la présente Convention après la date du dépôt du cinquième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, la présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt de l'instrument approprié au nom dudit Etat.
3. Chaque Etat partie appliquera les dispositions de la présente Convention aux services relatifs au transport concernant des marchandises prises en garde par l'exploitant à partir de l'entrée en vigueur de la Convention à son égard."

B. Amendements

32. Des amendements à l'article 1 ont été présentés par l'Allemagne et les Pays-Bas (A/CONF.152/C.2/L.4 et L.5 respectivement).

33. Ces amendements étaient les suivants :

Paragraphe 1

Allemagne (A/CONF.152/C.2/L.4) et Pays-Bas (A/CONF.152/C.2/L.5) : Au paragraphe 1 de l'article 22, remplacer "cinquième" par "quinzième".

[Amendement rejeté - voir ci-dessous "Examen", par. 35.]

C. Débats de la deuxième Commission

i) Séances

34. La deuxième Commission a examiné l'article 22 à sa 1re séance, le 8 avril 1991.

ii) Examen

Paragraphe 1

35. L'amendement présenté par l'Allemagne (A/CONF.152/C.2/L.4) et les Pays-Bas (A/CONF.152/C.2/L.5) a été rejeté par 8 voix contre 5. Le texte du paragraphe 1 proposé par la CNUDCI a été adopté et renvoyé au Comité de rédaction.

Paragraphe 2 et 3

36. Le texte des paragraphes 2 et 3 proposé par la CNUDCI a été adopté et renvoyé au Comité de rédaction.

Article 23

A. Texte de la CNUDCI

37. Le texte de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international était le suivant :

"Article 23

Révision et amendements

1. A la demande d'un tiers au moins des Etats parties à la présente Convention, le dépositaire convoque une conférence des Etats contractants ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.
2. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention sera réputé s'appliquer à la Convention telle qu'elle aura été amendée."

B. Amendements

38. Aucun amendement n'a été présenté pour l'article 23.

C. Débats de la deuxième Commission

i) Séances

39. La deuxième Commission a examiné l'article 23 à sa 1re séance, le 8 avril 1991.

ii) Examen

40. Le texte de l'article 23 proposé par la CNUDCI a été adopté et renvoyé au Comité de rédaction.

Article 24

A. Texte de la CNUDCI

41. Le texte de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international était le suivant :

"Article 24

Révision des limites de responsabilité

1. Sur la demande d'au moins un quart des Etats parties, le dépositaire réunit une commission composée d'un représentant de chaque Etat contractant en vue d'augmenter ou de diminuer éventuellement les montants stipulés à l'article 6.

2. Si la présente Convention entre en vigueur plus de cinq ans après qu'elle aura été ouverte à la signature, le dépositaire convoquera une réunion de la Commission dans l'année suivant l'entrée en vigueur.

3. La réunion de la Commission se tiendra en même temps et au même endroit que la prochaine session de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international.

4. Pour déterminer si les limites doivent être modifiées et, dans l'affirmative, dans quelle mesure, on tiendra compte des critères ci-après, déterminés sur une base internationale, et de tout autre critère jugé applicable :

a) La mesure dans laquelle les limites de responsabilité d'une convention internationale relative aux transports ont été modifiées;

b) La valeur des marchandises manipulées par les exploitants;

c) Les coûts des services relatifs au transport;

d) Les primes d'assurance, en particulier l'assurance sur facultés, l'assurance responsabilité de l'exploitant et l'assurance couvrant les accidents du travail;

e) Le niveau moyen des dommages-intérêts au versement desquels sont condamnés les exploitants en cas de perte ou d'endommagement de marchandises ou de retard dans la remise de marchandises; et

f) Le coût de l'électricité, du carburant et des fournitures similaires.

5. Les modifications sont adoptées par la Commission à la majorité des deux tiers de ses membres présents et votants.

6. Aucun amendement visant à modifier les limites de responsabilité en vertu du présent article ne peut être examiné avant l'expiration d'un délai de cinq ans à compter de la date à laquelle la présente Convention a été ouverte à la signature.

7. Toute modification adoptée conformément au paragraphe 5 est notifiée par le dépositaire à tous les Etats contractants. La modification est réputée avoir été acceptée à l'expiration d'un délai de 18 mois après qu'elle aura été notifiée, à moins que, durant cette période, un tiers au moins des Etats qui étaient parties au moment de l'adoption de la modification par la Commission ne fassent savoir au dépositaire qu'ils ne l'acceptent pas. Une modification réputée avoir été acceptée conformément au présent paragraphe entrera en vigueur pour tous les Etats parties 18 mois après son acceptation.

8. L'Etat partie qui n'a pas accepté une modification est néanmoins lié par elle, à moins qu'il ne dénonce la présente Convention un mois au moins avant que ladite modification n'entre en vigueur. Cette dénonciation prend effet lorsque la modification entre en vigueur.

9. Lorsqu'une modification a été adoptée conformément au paragraphe 5 mais que le délai d'acceptation de 18 mois n'est pas encore expiré, tout Etat devenant partie à la présente Convention durant ce délai est lié par ladite modification si celle-ci entre en vigueur. L'Etat devenant partie à la présente Convention après expiration de ce délai est lié par toute modification acceptée conformément au paragraphe 7.

10. La limite de responsabilité applicable est celle qui, conformément aux dispositions des paragraphes précédents, était en vigueur à la date à laquelle est survenu l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard."

B. Amendements

42. Aucun amendement n'a été présenté pour l'article 24.

C. Débats de la deuxième Commission

i) Séances

43. La deuxième Commission a examiné l'article 24 à sa 1re séance, le 8 avril 1991.

ii) Examen

Paragraphe 1

44. Le texte du paragraphe 1 proposé par la CNUDCI a été adopté et renvoyé au Comité de rédaction.

Paragraphe 2

45. Le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord a proposé oralement de supprimer le paragraphe 2. Cette proposition a été retirée et le texte proposé par la CNUDCI adopté et renvoyé au Comité de rédaction.

Paragraphes 3 à 6

46. Le texte des paragraphes 3 à 6 proposé par la CNUDCI a été adopté et renvoyé au Comité de rédaction.

Paragraphe 7

47. La République islamique d'Iran a proposé d'ajouter à la fin du paragraphe 7 une phrase indiquant que le Secrétaire général aviserait les Etats parties de l'entrée en vigueur de toute modification adoptée conformément à l'article 24. Cette proposition a été retirée et le texte proposé par la CNUDCI adopté et renvoyé au Comité de rédaction.

Paragraphes 8 à 10

48. Le texte des paragraphes 8 à 10 proposé par la CNUDCI a été adopté et renvoyé au Comité de rédaction.

Article 25

A. Texte de la CNUDCI

49. Le texte de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international était le suivant :

"Article 25

Dénonciation

1. Tout Etat partie peut à tout moment dénoncer la présente Convention par notification écrite adressée au dépositaire.

2. La dénonciation prendra effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de réception de la notification par le dépositaire. Lorsqu'une période plus longue est spécifiée dans la notification, la dénonciation prendra effet à l'expiration de la période en question à compter de la date de réception de la notification."

B. Amendements

50. Aucun amendement n'a été présenté pour l'article 25.

C. Débats de la deuxième Commission

i) Séances

51. La deuxième Commission a examiné l'article 25 à sa 1re séance, le 8 avril 1991.

ii) Examen

52. Le texte de l'article 25 proposé par la CNUDCI a été adopté et renvoyé au Comité de rédaction.

Dispositions de la Convention relatives à la déclaration d'authenticité
et à la signature

A. Texte de la CNUDCI

53. Le texte de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international était le suivant :

"FAIT à ..., le ... mil neuf cent ..., en un seul original, dont les textes anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe sont également authentiques.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé la présente Convention."

B. Amendements

54. Les dispositions de la Convention relatives à la déclaration d'authenticité et à la signature n'ont fait l'objet d'aucun amendement.

C. Débats de la deuxième Commission

i) Séances

55. La deuxième Commission a examiné les dispositions de la Convention relatives à la déclaration d'authenticité et à la signature à sa 2ème séance, le 10 avril 1991.

ii) Examen

56. La Commission a décidé d'indiquer la date et le lieu d'adoption de la Convention.

Document A/CONF.152/10/Add.1

[Original : anglais]
[15 avril 1991]

III. EXAMEN DU RAPPORT DU COMITE DE REDACTION A LA COMMISSION

57. A sa 4ème séance, tenue le 15 avril 1991, la deuxième Commission a reçu le rapport que le Comité de rédaction a établi à son intention et où figure le texte des articles 17 à 25, tel qu'il l'a approuvé (A/CONF.152/C.2/L.9). La deuxième Commission a renvoyé ce texte à la plénière.

G. ARTICLES PREMIER A 16 DE LA CONVENTION SUR LA RESPONSABILITE DES
EXPLOITANTS DE TERMINAUX DE TRANSPORT DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL
TELS QU'ILS ONT ETE ADOPTES PAR LA PREMIERE COMMISSION

Document A/CONF.152/11

[Original : anglais]
[15 avril 1991]

Article premier

Définitions

Dans la présente Convention :

a) Les termes "exploitant de terminal de transport" ("l'exploitant") désignent toute personne qui, dans l'exercice de sa profession, prend en garde des marchandises faisant l'objet d'un transport international en vue d'exécuter ou de faire exécuter des services relatifs au transport en ce qui concerne ces marchandises dans une zone placée sous son contrôle ou sur laquelle elle a un droit d'accès ou d'utilisation. Toutefois, cette personne n'est pas considérée comme un exploitant dès lors qu'elle est responsable des marchandises conformément aux règles juridiques applicables au transport;

b) Lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette ou dans un engin de transport similaire ou lorsqu'elles sont emballées, le terme "marchandises" doit s'entendre également dudit engin de transport ou dudit emballage s'il n'est pas fourni par l'exploitant;

c) Les termes "transport international" désignent tout transport dont le point de départ et le point de destination sont identifiés comme étant situés dans deux Etats différents lorsque les marchandises sont prises en garde par l'exploitant;

d) Les termes "services relatifs au transport" couvrent des services tels que le stockage, l'entreposage, le chargement, le déchargement, l'arrimage, le trimmage, le fardage et l'accoragage;

e) Le terme "avis" désigne tout avis donné sous une forme constatant les informations qui y figurent;

f) Le terme "demande" désigne toute demande faite sous une forme constatant les informations qui y figurent.

Article 2

Champ d'application

1. La présente Convention s'applique aux services relatifs au transport concernant des marchandises qui font l'objet d'un transport international :

a) Quand les services relatifs au transport sont exécutés par un exploitant dont l'établissement est situé dans un Etat partie, ou

b) Quand les services relatifs au transport sont exécutés dans un Etat partie, ou

c) Quand, en application des règles du droit international privé, les services relatifs au transport sont régis par la loi d'un Etat partie.

2. Si l'exploitant a plus d'un établissement, l'établissement à prendre en considération est celui qui a la relation la plus étroite avec les services relatifs au transport considérés dans leur ensemble.

3. Si l'exploitant n'a pas d'établissement, sa résidence habituelle en tient lieu.

Article 3

Durée de la responsabilité

L'exploitant est responsable des marchandises à partir du moment où il les prend en garde jusqu'au moment où il les remet à la personne habilitée à en prendre livraison ou les met à sa disposition.

Article 4

Emission d'un document

1. L'exploitant peut, et sur la demande du client, il doit, à son propre choix et dans un délai raisonnable :

a) Soit accuser réception des marchandises en signant et en datant un document que lui présente le client et qui identifie les marchandises;

b) Soit émettre un document signé dans lequel il identifie les marchandises, en accuse réception, indique la date de cette réception et constate l'état et la quantité des marchandises dans la mesure où ce peut être établi par des méthodes de vérification raisonnables.

2. Si l'exploitant n'agit pas conformément à l'un ou l'autre des alinéas a) et b) du paragraphe 1, il est présumé, sauf preuve contraire, avoir reçu les marchandises en bon état apparent. Cette présomption ne joue pas si les services exécutés par l'exploitant se limitent au transfert immédiat des marchandises d'un moyen de transport à un autre.

3. Les documents visés au paragraphe 1 peuvent être émis sous toute forme constatant les informations qui y figurent. Lorsque le client et l'exploitant sont convenus de communiquer électroniquement, ces documents peuvent être remplacés par un message d'échange de données informatiques équivalent.

4. La signature visée au paragraphe 1 peut être une signature manuscrite ou un fac-similé, ou une authentification équivalente effectuée par tout autre moyen.

Article 5

Fondement de la responsabilité

1. L'exploitant est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard dans la remise des marchandises si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant la période durant laquelle l'exploitant était responsable des marchandises telle que celle-ci est définie à l'article 3, à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ou toute autre personne dont il utilise les services pour l'exécution des services relatifs au transport ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées d'eux pour éviter ledit événement et ses conséquences.

2. Lorsque l'exploitant, ses préposés ou mandataires ou toute autre personne dont il utilise les services pour l'exécution des services relatifs au transport n'ont pas pris les mesures visées au paragraphe 1 et que cette carence a concouru avec une autre cause à la perte, au dommage ou au retard, l'exploitant n'est responsable que dans la mesure du préjudice résultant de la perte, du dommage ou du retard qui est imputable à cette carence, à condition de prouver le montant du préjudice qui n'est pas imputable à ladite carence.

3. Il y a retard dans la remise des marchandises lorsque l'exploitant ne les remet pas à une personne habilitée à en prendre livraison ou ne les met pas à sa disposition dans le délai expressément convenu ou, à défaut d'un tel accord, dans un délai raisonnable après réception d'une demande de remise des marchandises émanant de ladite personne.

4. Si l'exploitant ne remet pas les marchandises à une personne habilitée à en prendre livraison ou ne les met pas à sa disposition dans un délai de 30 jours consécutifs suivant la date expressément convenue ou, à défaut d'un tel accord, dans les 30 jours qui suivent la réception d'une demande de remise des marchandises émanant de ladite personne, les marchandises peuvent être considérées comme perdues par l'ayant droit.

Article 6

Limites de la responsabilité

1. a) La responsabilité de l'exploitant pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à un montant équivalant à 8,33 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées;

b) Cependant, si les marchandises sont remises à l'exploitant immédiatement après un transport par mer ou par voie d'eau intérieure, ou si elles sont ou doivent être remises par l'exploitant en vue d'un tel transport, sa responsabilité pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à un montant équivalant à 2,75 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées. Aux fins du présent paragraphe, le transport par mer ou par voie d'eau intérieure comprend l'enlèvement et la livraison dans le port.

c) Lorsque les pertes ou les dommages subis par une partie des marchandises affectent la valeur d'une autre partie des marchandises, le poids total des marchandises perdues ou endommagées et des marchandises dont la valeur a été affectée est pris en considération pour le calcul de la limite de responsabilité.

2. La responsabilité de l'exploitant en cas de retard dans la remise des marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à un montant équivalant à deux fois et demie les sommes dues à l'exploitant pour ses services en ce qui concerne les marchandises retardées, mais n'excédant pas le total des sommes dues à l'exploitant pour l'ensemble des marchandises.

3. En aucun cas, le cumul des réparations dues par l'exploitant en vertu des paragraphes 1 et 2 du présent article ne peut dépasser la limite qui serait applicable en vertu du paragraphe 1 en cas de perte totale des marchandises pour lesquelles la responsabilité de l'exploitant est engagée.

4. L'exploitant peut accepter des limites de responsabilité supérieures à celles prévues aux paragraphes 1, 2 et 3.

Article 7

Recours judiciaires

1. Les exonérations et limites de responsabilité prévues par la présente Convention sont applicables dans toute action contre l'exploitant pour les pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que pour le retard dans la remise des marchandises, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle ou autrement.

2. Si cette action est intentée contre un préposé ou mandataire de l'exploitant, ou une autre personne dont l'exploitant utilise les services pour l'exécution des services relatifs au transport, ce préposé ou mandataire, ou cette personne, s'ils prouvent avoir agi dans l'exercice des fonctions pour lesquelles ils ont été engagés par l'exploitant, sont habilités à se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité que l'exploitant peut invoquer en vertu de la présente Convention.

3. Sous réserve des dispositions de l'article 8, le montant total des réparations dues par l'exploitant et tout préposé ou mandataire ou toute personne visés au paragraphe précédent ne peut dépasser les limites de responsabilité prévues par la présente Convention.

Article 8

Déchéance du droit de limiter la responsabilité

1. L'exploitant ne peut pas se prévaloir des limites de responsabilité prévues à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard résulte d'un acte ou d'une omission de l'exploitant lui-même ou de ses préposés ou mandataires commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 de l'article 7, un préposé ou un mandataire de l'exploitant ou une autre personne dont l'exploitant utilise les services pour l'exécution des services relatifs au transport ne peut pas se prévaloir des limites de responsabilité prévues à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé ou mandataire ou de cette personne commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.

Article 9

Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses

Si des marchandises dangereuses sont remises à l'exploitant sans être marquées, étiquetées, emballées ou accompagnées des documents voulus, conformément à toute loi ou réglementation concernant les marchandises dangereuses applicable dans le pays où les marchandises lui sont remises et si, au moment où il les prend en garde, l'exploitant n'a pas connaissance d'une autre manière de leur caractère dangereux, il est habilité :

a) A prendre toutes les précautions que les circonstances peuvent exiger, y compris, lorsque les marchandises présentent un danger imminent pour les personnes ou pour les biens, à détruire ces marchandises, à les rendre inoffensives ou à en disposer de toute autre manière licite sans qu'il y ait matière à indemnisation pour leur détérioration ou leur destruction du fait de ces précautions; et

b) A se faire rembourser toutes les dépenses qu'il a engagées pour prendre les mesures visées à l'alinéa a) par celui qui ne s'est pas acquitté, conformément à la loi ou la réglementation applicable, de toute obligation de l'informer que les marchandises étaient dangereuses.

Article 10

Sûreté portant sur les marchandises

1. L'exploitant a un droit de rétention sur les marchandises pour les frais et les créances exigibles liés aux services relatifs au transport qu'il a exécutés en ce qui concerne les marchandises pendant ou après la période durant laquelle il en est responsable. Toutefois, rien dans la présente Convention ne porte atteinte à la validité de tout arrangement contractuel élargissant les sûretés de l'exploitant sur les marchandises conclu conformément à la loi applicable.

2. L'exploitant ne peut retenir les marchandises lorsqu'une garantie suffisante pour la somme réclamée est fournie ou lorsqu'une somme équivalente est déposée entre les mains d'un tiers désigné d'un commun accord ou auprès d'une institution officielle dans l'Etat où l'exploitant a son établissement.

3. L'exploitant a la faculté, dans la mesure où il y est autorisé par la loi de l'Etat où se trouvent les marchandises sur lesquelles il a exercé son droit de rétention conformément aux dispositions du présent article, de vendre tout ou partie des marchandises afin d'obtenir les sommes nécessaires à la satisfaction de sa créance. Cette faculté ne s'applique pas aux conteneurs, palettes ou articles similaires de transport ou d'emballage qui appartiennent à une personne autre que le transporteur ou le chargeur et qui portent une marque claire de leur propriétaire, sauf pour les créances de l'exploitant nées du chef de réparations ou améliorations qu'il a effectuées sur les conteneurs, palettes ou articles similaires de transport ou d'emballage.

4. Avant d'exercer tout droit de vendre les marchandises, l'exploitant doit déployer des efforts raisonnables pour aviser de son intention le propriétaire des marchandises, la personne dont il les a reçues et la personne habilitée à en prendre livraison. L'exploitant rend compte de la manière appropriée du solde du produit de la vente après déduction des sommes qui lui sont dues et des dépenses raisonnables imputables à la vente. Le droit de vente s'exerce à tous autres égards conformément à la loi de l'Etat où se trouvent les marchandises.

Article 11

Avis de perte, de dommage ou de retard

1. A moins qu'un avis de perte ou de dommage indiquant en termes généraux la nature de la perte ou du dommage ne soit donné à l'exploitant au plus tard le troisième jour ouvrable suivant le jour où il a remis les marchandises à la personne habilitée à en prendre livraison, les marchandises sont présumées avoir été remises par l'exploitant telles qu'elles sont décrites dans le document émis par lui en application de l'alinéa 1-b) de l'article 4 ou, si aucun document n'a été émis, avoir été remises en bon état.

2. Lorsque la perte ou le dommage n'est pas apparent, les dispositions du paragraphe 1 ne deviennent applicables que si l'avis n'est pas donné à l'exploitant dans un délai de 15 jours consécutifs après le jour où les marchandises sont parvenues à leur destinataire final, mais en aucun cas plus de 60 jours consécutifs après le jour où les marchandises ont été remises à la personne habilitée à en prendre livraison.

3. Si l'exploitant a participé à un examen ou à une inspection des marchandises au moment où elles ont été remises à la personne habilitée à en prendre livraison, il n'est pas nécessaire d'aviser l'exploitant de la perte ou du dommage constaté durant cet examen ou cette inspection.

4. En cas de perte ou de dommage certain ou présumé, l'exploitant, le transporteur et la personne habilitée à prendre livraison des marchandises doivent se donner réciproquement toutes les facilités raisonnables pour inspecter et inventorier les marchandises.

5. Le préjudice résultant d'un retard dans la remise des marchandises ne donne pas lieu à indemnisation si un avis n'a pas été donné à l'exploitant dans les 21 jours consécutifs suivant le jour où les marchandises ont été remises à la personne habilitée à en prendre livraison.

Article 12

Prescription des actions

1. Toute action intentée en vertu de la présente Convention est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai de deux ans.
2. Le délai de prescription court :
 - a) A partir du jour où l'exploitant a remis les marchandises ou une partie de celles-ci à une personne habilitée à en prendre livraison ou les a mises à sa disposition; ou
 - b) En cas de perte totale des marchandises, soit le jour où l'ayant droit reçoit un avis de l'exploitant indiquant que les marchandises sont perdues, soit, si celui-ci est antérieur, le jour où l'ayant droit peut les considérer comme perdues conformément au paragraphe 4 de l'article 5.
3. Le jour indiqué comme point de départ du délai de prescription n'est pas compris dans le délai.
4. L'exploitant peut à tout moment pendant le délai de prescription prolonger ce délai par un avis adressé au demandeur. Le délai peut être de nouveau prolongé par un ou plusieurs autres avis.
5. Le transporteur ou une autre personne peut intenter une action récursoire contre l'exploitant même après expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes précédents s'il le fait dans un délai de 90 jours après que lui-même ou cette autre personne a été déclaré responsable dans le cadre d'une action intentée à son encontre, ou a réglé la créance sur laquelle se fondait ladite action et sous réserve que l'exploitant soit avisé dans un délai raisonnable qu'une action a été engagée contre le transporteur ou cette autre personne qui peut entraîner une action récursoire contre l'exploitant.

Article 13

Clauses contractuelles

1. Sauf disposition contraire de la présente Convention, toute stipulation figurant dans un contrat conclu par un exploitant, ou dans tout document signé ou émis par l'exploitant en application de l'article 4, est nulle et non avenue dans la mesure où elle déroge, directement ou indirectement, aux dispositions de la présente Convention. La nullité d'une telle stipulation ne porte pas atteinte à la validité des autres dispositions du contrat ou document où elle figure.
2. Nonobstant les dispositions du paragraphe précédent, l'exploitant peut accepter d'étendre les responsabilités et les obligations qui lui incombent en vertu de la présente Convention.

Article 14

Interprétation de la Convention

Pour l'interprétation de la présente Convention, il sera tenu compte de son caractère international et de la nécessité de promouvoir l'uniformité de son application.

Article 15

Conventions internationales de transport

La présente Convention ne modifie en rien les droits ou obligations qui peuvent résulter d'une convention internationale relative au transport international de marchandises ayant force obligatoire dans un Etat partie à la présente Convention ou de toute loi d'un tel Etat qui donne effet à une convention internationale relative au transport international de marchandises.

Article 16

Unité de compte

1. L'unité de compte visée à l'article 6 est le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés à l'article 6 sont exprimés dans la monnaie nationale d'un Etat suivant la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou à la date convenue par les parties. L'équivalence entre la monnaie nationale d'un Etat partie qui est membre du Fonds monétaire international et le droit de tirage spécial est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses opérations et transactions. L'équivalence entre la monnaie nationale d'un Etat partie qui n'est pas membre du Fonds monétaire international et le droit de tirage spécial est calculée de la façon déterminée par cet Etat.
2. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe précédent doit être fait de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat partie la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle qui est exprimée en unités de compte à l'article 6. Au moment de la signature ou lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul, les Etats parties communiquent au dépositaire leur méthode de calcul.

H. ARTICLES 17 A 25 DU PROJET DE CONVENTION SUR LA RESPONSABILITE DES EXPLOITANTS DE TERMINAUX DE TRANSPORT DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL TELS QU'ILS ONT ETE ETABLIS PAR LE COMITE DE REDACTION ET APPROUVES PAR LA DEUXIEME COMMISSION

Document A/CONF.152/12

CLAUSES FINALES

[Original : anglais]
[15 avril 1991]

Article 17

Dépositaire

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est le dépositaire de la présente Convention.

Article 18

Signature, ratification, acceptation, approbation, adhésion

1. La présente Convention sera ouverte à la signature à la séance de clôture de la Conférence des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international et restera ouverte à la signature de tous les Etats au Siège de l'Organisation des Nations Unies, à New York, jusqu'au 30 avril 1992.
2. La présente Convention est sujette à ratification, acceptation ou approbation par les Etats signataires.
3. La présente Convention sera ouverte à l'adhésion de tous les Etats non signataires à partir de la date à laquelle elle sera ouverte à la signature.
4. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 19

Application aux unités territoriales

1. Tout Etat qui comprend deux unités territoriales ou plus dans lesquelles des systèmes de droit différents s'appliquent dans les matières régies par la présente Convention pourra, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer que la présente Convention s'appliquera à toutes ses unités territoriales ou seulement à l'une ou plusieurs d'entre elles et pourra à tout moment remplacer cette déclaration par une nouvelle déclaration.
2. Ces déclarations désigneront expressément les unités territoriales auxquelles la Convention s'applique.
3. Si, en vertu d'une déclaration faite conformément au présent article, la présente Convention s'applique à l'une ou plusieurs des unités territoriales d'un Etat partie, mais non pas à toutes, la présente Convention n'est applicable qu'à condition :
 - a) Que les services relatifs au transport soient exécutés par un exploitant dont l'établissement est situé dans une unité territoriale à laquelle la Convention s'applique;
 - b) Ou que les services relatifs au transport soient exécutés dans une unité territoriale à laquelle la Convention s'applique;
 - c) Ou que les services relatifs au transport soient régis, selon les règles du droit international privé, par la législation en vigueur dans une unité territoriale à laquelle la Convention s'applique.
4. Si un Etat ne fait pas de déclaration en vertu du paragraphe 1 du présent article, la Convention s'appliquera à l'ensemble du territoire de cet Etat.

Article 20

Effet des déclarations

1. Les déclarations faites en vertu des dispositions de l'article 19 lors de la signature sont sujettes à confirmation lors de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation.
2. Les déclarations et la confirmation des déclarations seront faites par écrit et formellement notifiées au dépositaire.
3. Les déclarations prendront effet à la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard de l'Etat déclarant. Cependant, les déclarations dont le dépositaire aura reçu notification formelle après cette date prendront effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai de six mois à compter de la date de leur réception par le dépositaire.

4. Tout Etat qui fait une déclaration en vertu de la présente Convention peut à tout moment la retirer par une notification formelle adressée par écrit au dépositaire. Ce retrait prendra effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'une période de six mois après la date de réception de la notification par le dépositaire.

Article 21

Réserves

Aucune réserve à la présente Convention n'est autorisée.

Article 22

Entrée en vigueur

1. La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt du cinquième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

2. Pour tout Etat qui deviendra Etat contractant à la présente Convention après la date du dépôt du cinquième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, la présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt de l'instrument approprié au nom dudit Etat.

3. Chaque Etat partie appliquera les dispositions de la présente Convention aux services relatifs au transport concernant des marchandises prises en garde par l'exploitant à partir de l'entrée en vigueur de la Convention à son égard.

Article 23

Révision et amendements

1. A la demande d'un tiers au moins des Etats parties à la présente Convention, le dépositaire convoque une conférence des Etats contractants ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.

2. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention sera réputé s'appliquer à la Convention telle qu'elle aura été amendée.

Article 24

Révision des limites de responsabilité

1. A la demande d'un quart au moins des Etats parties, le dépositaire réunit une commission composée d'un représentant de chaque Etat contractant en vue d'augmenter ou de diminuer éventuellement les montants stipulés à l'article 6.

2. Si la présente Convention entre en vigueur plus de cinq ans après qu'elle aura été ouverte à la signature, le dépositaire convoquera une réunion de la Commission dans l'année suivant l'entrée en vigueur.

3. La réunion de la Commission se tiendra en même temps et au même endroit que la prochaine session de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international.

4. Pour déterminer si les limites doivent être modifiées et, dans l'affirmative, dans quelle mesure, on tiendra compte des critères ci-après, déterminés sur une base internationale, et de tout autre critère jugé applicable :

a) La mesure dans laquelle les limites de responsabilité d'une convention internationale relative aux transports ont été modifiées;

b) La valeur des marchandises manipulées par les exploitants;

c) Les coûts des services relatifs au transport;

d) Les primes d'assurance, en particulier l'assurance sur facultés, l'assurance responsabilité de l'exploitant et l'assurance couvrant les accidents du travail;

e) Le niveau moyen des dommages-intérêts au versement desquels sont condamnés les exploitants en cas de perte ou d'endommagement de marchandises ou de retard dans la remise de marchandises; et

f) Le coût de l'électricité, du carburant et des fournitures similaires.

5. Les modifications sont adoptées par la Commission à la majorité des deux tiers de ses membres présents et votants.

6. Aucun amendement visant à modifier les limites de responsabilité en vertu du présent article ne peut être examiné avant l'expiration d'un délai de cinq ans à compter de la date à laquelle la présente Convention a été ouverte à la signature.

7. Toute modification adoptée conformément au paragraphe 5 est notifiée par le dépositaire à tous les Etats contractants. La modification est réputée avoir été acceptée à l'expiration d'un délai de 18 mois après qu'elle aura été notifiée, à moins que, durant cette période, un tiers au moins des Etats qui étaient parties au moment de l'adoption de la modification par la Commission ne fassent savoir au dépositaire qu'ils ne l'acceptent pas. Une modification réputée avoir été acceptée conformément au présent paragraphe entrera en vigueur pour tous les Etats parties 18 mois après son acceptation.

8. L'Etat partie qui n'a pas accepté une modification est néanmoins lié par elle, à moins qu'il ne dénonce la présente Convention un mois au moins avant que ladite modification n'entre en vigueur. Cette dénonciation prend effet lorsque la modification entre en vigueur.

9. Lorsqu'une modification a été adoptée conformément au paragraphe 5 mais que le délai d'acceptation de 18 mois n'est pas encore expiré, tout Etat devenant partie à la présente Convention durant ce délai est lié par ladite modification si celle-ci entre en vigueur. L'Etat devenant partie à la présente Convention après expiration de ce délai est lié par toute modification acceptée conformément au paragraphe 7.

10. La limite de responsabilité applicable est celle qui, conformément aux dispositions des paragraphes précédents, était en vigueur à la date à laquelle est survenu l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard.

Article 25

Dénonciation

1. Tout Etat partie peut à tout moment dénoncer la présente Convention par notification écrite adressée au dépositaire.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 8 de l'article 24, la dénonciation prendra effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de réception de la notification par le dépositaire. Lorsqu'une période plus longue est spécifiée dans la notification, la dénonciation prendra effet à l'expiration de la période en question à compter de la date de réception de la notification.

FAIT à Vienne, le ... avril mil neuf cent quatre-vingt-onze, en un seul original, dont les textes anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe sont également authentiques.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé la présente Convention.

I. PROJET DE CONVENTION SUR LA RESPONSABILITE DES EXPLOITANTS DE TERMINAUX DE TRANSPORT DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL

1. Modifications apportées aux articles premier, 3, 4, 5 et 6 par la première Commission à la date du 8 avril 1991

Document A/CONF.152/DC/L.2

[Original : anglais]
[9 avril 1991]

1. Modifier comme suit la deuxième phrase du paragraphe a) de l'article premier :

"Cependant, une personne ne peut être considérée comme un exploitant lorsqu'elle est un transporteur."

2. Au paragraphe 3 de l'article 4 les mots "à l'alinéa b) du ..." ont été supprimés.

3. Une deuxième phrase reprise des INCOTERMS 1990 et rédigée comme suit a été ajoutée au paragraphe 3 de l'article 4 :

"Lorsque le client et l'exploitant ont convenu de communiquer électroniquement, le document mentionné au paragraphe 1 peut être remplacé par un message d'échange de données informatiques équivalent."

4. Le paragraphe 4 de l'article 4 a été remplacé par le texte du paragraphe k) de l'article 5 de la Convention des Nations Unies sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux dont le texte est le suivant :

"Le terme 'signature' désigne la signature manuscrite ou un fac-similé de celle-ci, ou une authentification équivalente effectuée par tout autre moyen."

5. Les suggestions de l'Espagne contenues dans le document A/CONF.152/C.1/L.20 ont été renvoyées au Groupe de rédaction.

6. Un nouvel alinéa 6-1 c) a été adopté tel qu'il est contenu dans le document A/CONF.152/C.1/L.27.

2. Articles premier, 3, 4 et 5

Document A/CONF.152/DC/L.3

[Original : anglais]
[10 avri] 1991]

Article premier

Définitions

Dans la présente Convention :

a) Les termes "exploitant de terminal de transport" ("l'exploitant") désignent toute personne qui, dans l'exercice de sa profession, s'engage à prendre en garde des marchandises faisant l'objet d'un transport international en vue d'exécuter ou de faire exécuter des services relatifs au transport en ce qui concerne ces marchandises dans une zone placée sous son contrôle ou sur laquelle elle a un droit d'accès ou d'utilisation. Cependant, une personne ne peut être considérée comme un exploitant lorsqu'elle est un transporteur;

b) Lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette ou dans un engin de transport similaire ou lorsqu'elles sont emballées, le terme "marchandises" doit s'entendre également dudit engin de transport ou dudit emballage s'il n'est pas fourni par l'exploitant;

c) Les termes "transport international" désignent tout transport dont le point de départ et le point de destination sont identifiés comme étant situés dans deux Etats différents lorsque les marchandises sont prises en garde par l'exploitant;

d) Les termes "services relatifs au transport" couvrent des services tels que le stockage, l'entreposage, le chargement, le déchargement, l'arrimage, le trimmage, le fardage et l'accorage;

e) Le terme "avis" désigne tout avis donné sous une forme constatant les informations qui y figurent;

f) Le terme "demande" désigne toute demande faite sous une forme constatant les informations qui y figurent.

Article 3

Durée de la responsabilité

L'exploitant est responsable des marchandises à partir du moment où il les a prises en garde jusqu'au moment où il les remet à la personne habilitée à en prendre livraison ou les met à sa disposition.

Article 4

Emission d'un document

1. L'exploitant a la faculté et, sur demande du client, il est tenu, dans un délai raisonnable :

a) Soit d'accuser réception des marchandises en signant et en datant un document que lui présente le client et qui identifie les marchandises;

b) Soit d'émettre un document signé dans lequel il identifie les marchandises, en accuse réception, indique la date de cette réception et constate l'état et la quantité des marchandises dans la mesure où ce peut être établi par des méthodes de vérification raisonnables.

2. Si l'exploitant n'agit pas conformément à l'un ou l'autre des alinéas a) et b) du paragraphe 1, il est présumé, sauf preuve contraire, avoir reçu les marchandises en bon état apparent. Cette présomption n'existe pas quand les services exécutés par l'exploitant se limitent au transfert immédiat des marchandises d'un moyen de transport à un autre.

3. Les documents visés au paragraphe 1 peuvent être émis sous toute forme constatant les informations qui y figurent. Lorsque le client et l'exploitant ont convenu de communiquer électroniquement, ces documents peuvent être remplacés par un message d'échange de données informatiques équivalent.

4. La signature visée au paragraphe 1 peut être une signature manuscrite ou un fac-similé, ou une authentification équivalente effectuée par tout autre moyen.

Article 5

Fondement de la responsabilité

1. L'exploitant est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard dans la remise des marchandises si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant la période durant laquelle l'exploitant était responsable des marchandises telle que celle-ci est définie à l'article 3, à moins qu'il ne prouve

que lui-même, ses préposés ou mandataires ou toute autre personne dont il utilise les services pour l'exécution des services relatifs au transport ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées d'eux pour éviter ledit événement et ses conséquences.

2. Lorsque l'exploitant, ses préposés ou mandataires ou toute autre personne dont il utilise les services pour l'exécution des services relatifs au transport n'ont pas pris les mesures visées au paragraphe 1 et que cette carence a concouru avec une autre cause à la perte, au dommage ou au retard, l'exploitant n'est responsable que dans la mesure du préjudice résultant de la perte, du dommage ou du retard qui est imputable à cette carence, à condition de prouver le montant du préjudice qui n'est pas imputable à ladite carence.

3. Il y a retard dans la remise des marchandises lorsque l'exploitant ne les remet pas à une personne habilitée à en prendre livraison ou ne les met pas à sa disposition dans le délai expressément convenu ou, à défaut d'un tel accord, dans un délai raisonnable après réception d'une demande de remise des marchandises émanant de ladite personne.

4. Si l'exploitant ne remet pas les marchandises à une personne habilitée à en prendre livraison ou ne les met pas à sa disposition dans un délai de 30 jours consécutifs suivant la date expressément convenue ou, à défaut d'un tel accord, dans les 30 jours qui suivent la réception d'une demande de remise des marchandises émanant de ladite personne, les marchandises peuvent être considérées comme perdues par l'ayant droit.

3. Modifications adoptées par la deuxième Commission pour les articles 18, 19, 21, 23 et 25

Document A/CONF.152/DC/L.4

[Original : anglais]
[10 avril 1991]

1. Il conviendrait d'indiquer au paragraphe 1 de l'article 18 la date de la séance de clôture de la Conférence, et de préciser que la Convention restera ouverte à la signature jusqu'au 30 avril 1992.

2. Le paragraphe 3 de l'article 19 se lit comme suit :

"3. Si, en vertu d'une déclaration faite conformément au présent article, la Convention s'applique à l'une ou à plusieurs des unités territoriales d'un Etat partie mais non pas à toutes, la présente Convention n'est applicable :

a) Qu'à condition que les services relatifs au transport soient exécutés par un exploitant dont l'établissement est situé dans une unité territoriale à laquelle la Convention s'applique; ou

b) Qu'à condition que les services relatifs au transport soient exécutés dans une telle unité territoriale; ou

c) Qu'à condition que, selon les règles du droit international privé, les services relatifs au transport soient régis par la législation en vigueur dans une unité territoriale à laquelle la Convention s'applique."

3. La deuxième Commission a demandé au Comité de rédaction d'harmoniser le texte du paragraphe 3 de l'article 19 avec celui de l'article 2 adopté par la première Commission.

4. Aux paragraphes 1 et 4 de l'article 21, il convient de remplacer l'expression "faites en vertu de la présente Convention" par l'expression "faites en vertu de l'article 19".

5. On a proposé à la deuxième Commission d'intervertir les articles 20 et 21 de manière que la disposition relative à l'effet des déclarations vienne immédiatement après l'article 19.

6. Il a été proposé d'ajouter au paragraphe 1 de l'article 23 un renvoi au paragraphe 6 de l'article 24, car ce dernier interdit de modifier les limites de responsabilité avant l'expiration d'un délai de cinq ans à compter de la date à laquelle la Convention a été ouverte à la signature, restriction qui, en règle générale, ne s'applique pas aux amendements.

7. Il a été proposé d'ajouter au paragraphe 2 de l'article 25 un renvoi au paragraphe 8 de l'article 24, car ce dernier semble fixer une exception à la règle posée au paragraphe 2 de l'article 25 en ce qui concerne la date à laquelle prennent effet les dénonciations.

8. Les clauses finales de la Convention devraient indiquer le lieu (Vienne) et la date de l'adoption de celle-ci.

4. Articles 4, 6 à 9, 17, 18, 21 à 25

Document A/CONF.152/DC/L.5*

[Original] : anglais
[10 avril 1991]

Article 4

Emission d'un document

1. L'exploitant peut, et sur la demande du client, il doit, à son propre choix et dans un délai raisonnable :

a) Soit accuser réception des marchandises en signant et en datant un document que lui présente le client et qui identifie les marchandises;

b) Soit émettre un document signé dans lequel il identifie les marchandises, en accuse réception, indique la date de cette réception et constate l'état et la quantité des marchandises dans la mesure où ce peut être établi par des méthodes de vérification raisonnables.

2. Si l'exploitant n'agit pas conformément à l'un ou l'autre des alinéas a) et b) du paragraphe 1, il est présumé, sauf preuve contraire, avoir reçu les marchandises en bon état apparent. Cette présomption ne joue pas si les services exécutés par l'exploitant se limitent au transfert immédiat des marchandises d'un moyen de transport à un autre.

3. Les documents visés au paragraphe 1 peuvent être émis sous toute forme constatant les informations qui y figurent. Lorsque le client et l'exploitant ont convenu de communiquer électroniquement, ces documents peuvent être remplacés par un message d'échange de données informatiques équivalent.

4. La signature visée au paragraphe 1 peut être une signature manuscrite ou un fac-similé, ou une authentification équivalente effectuée par tout autre moyen.

Article 6

Limites de la responsabilité

1. a) La responsabilité de l'exploitant pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à un montant équivalant à 8,33 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées;

b) Cependant, si les marchandises sont remises à l'exploitant immédiatement après un transport par mer ou par voie d'eau intérieure, ou si elles sont ou doivent être remises par l'exploitant en vue d'un tel transport, sa responsabilité pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à un montant n'excédant pas 2,75 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées. Aux fins du présent paragraphe, le transport par mer ou par voie d'eau intérieure comprend l'enlèvement et la livraison dans le port.

c) Lorsque les pertes ou les dommages subis par une partie des marchandises affectent la valeur d'une autre partie des marchandises, le poids total des marchandises perdues ou endommagées et des marchandises dont la valeur a été affectée est pris en considération pour le calcul de la limite de responsabilité.

2. La responsabilité de l'exploitant en cas de retard dans la remise des marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à un montant équivalant à deux fois et demie les sommes dues à l'exploitant pour ses services en ce qui concerne les marchandises retardées, mais n'excédant pas le total des sommes dues à l'exploitant pour l'ensemble des marchandises.

3. En aucun cas, le cumul des réparations dues par l'exploitant en vertu des paragraphes 1 et 2 du présent article ne peut dépasser la limite qui serait applicable en vertu du paragraphe 1 en cas de perte totale des marchandises pour lesquelles la responsabilité de l'exploitant est engagée.

4. L'exploitant peut accepter des limites de responsabilité supérieures à celles prévues aux paragraphes 1, 2 et 3.

Article 7

Recours judiciaire

1. Les exonérations et limites de responsabilité prévues par la présente Convention sont applicables dans toute action contre l'exploitant pour les pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que pour le retard dans la remise des marchandises, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle ou autrement.

* Incorpore le document A/CONF.152/DC/L.6/corr.1 daté du 12 avril 1991 (anglais seulement).

2. Si cette action est intentée contre un préposé ou mandataire de l'exploitant, ou une autre personne dont l'exploitant utilise les services pour l'exécution des services relatifs au transport, ce préposé ou mandataire, ou cette personne, s'ils prouvent avoir agi dans l'exercice des fonctions pour lesquelles ils ont été engagés par l'exploitant, sont habilités à se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité que l'exploitant peut invoquer en vertu de la présente Convention.

3. Sous réserve des dispositions de l'article 8, le montant total des réparations dues par l'exploitant et tout préposé ou mandataire ou toute personne visés au paragraphe précédent ne peut dépasser les limites de responsabilité prévues par la présente Convention.

Article 8

Déchéance du droit de limiter la responsabilité

1. L'exploitant ne peut pas se prévaloir des limites de responsabilité prévues à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard résulte d'un acte ou d'une omission de l'exploitant lui-même ou de ses préposés ou mandataires commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 de l'article 7, un préposé ou un mandataire de l'exploitant ou une autre personne dont l'exploitant utilise les services pour l'exécution des services relatifs au transport ne peut pas se prévaloir des limites de responsabilité prévues à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé ou mandataire ou de cette personne commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.

Article 9

Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses

Si des marchandises dangereuses sont remises à l'exploitant sans être marquées, étiquetées, emballées ou accompagnées des documents voulus, conformément à toute loi ou réglementation concernant les marchandises dangereuses applicable dans le pays où les marchandises lui sont remises et si, au moment où il les prend en garde, l'exploitant n'a pas connaissance d'une autre manière de leur caractère dangereux, il est habilité :

a) A prendre toutes les précautions que les circonstances peuvent exiger, y compris, lorsque les marchandises présentent un danger imminent pour les personnes ou pour les biens, à détruire ces marchandises, à les rendre inoffensives ou à en disposer de toute autre manière licite sans qu'il y ait matière à indemnisation pour leur détérioration ou leur destruction du fait de ces précautions; et

b) A se faire rembourser toutes les dépenses qu'il a engagées pour prendre les mesures visées à l'alinéa a) par celui qui ne s'est pas acquitté, conformément à la loi ou la réglementation applicable, de toute obligation de l'informer que les marchandises étaient dangereuses.

CLAUSES FINALES

Article 17

Dépositaire

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est le dépositaire de la présente Convention.

Article 18

Signature, ratification, acceptation, approbation, adhésion

1. La présente Convention sera ouverte à la signature à la séance de clôture de la Conférence des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants des terminaux de transport dans le commerce international et restera ouverte à la signature de tous les Etats au Siège de l'Organisation des Nations Unies, à New York, jusqu'au 30 avril 1992.

2. La présente Convention est sujette à ratification, acceptation ou approbation par les Etats signataires.

3. La présente Convention sera ouverte à l'adhésion de tous les Etats non signataires à partir de la date à laquelle elle sera ouverte à la signature.

4. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 21

Effet des déclarations

1. Les déclarations faites en vertu de l'article 19 lors de la signature sont sujettes à confirmation lors de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation.
2. Les déclarations et la confirmation des déclarations seront faites par écrit et formellement notifiées au dépositaire.
3. Les déclarations prendront effet à la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard de l'Etat déclarant. Cependant, les déclarations dont le dépositaire aura reçu notification formelle après cette date prendront effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai de six mois à compter de la date de leur réception par le dépositaire.
4. Tout Etat qui fait une déclaration en vertu de l'article 19 peut à tout moment la retirer par une notification formelle adressée par écrit au dépositaire. Ce retrait prendra effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'une période de six mois après la date de réception de la notification par le dépositaire.

Article 22

Entrée en vigueur

1. La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt du cinquième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.
2. Pour tout Etat qui deviendra Etat contractant à la présente Convention après la date du dépôt du cinquième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, la présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt de l'instrument approprié au nom dudit Etat.
3. Chaque Etat partie appliquera les dispositions de la présente Convention aux services relatifs au transport concernant des marchandises prises en garde par l'exploitant à partir de l'entrée en vigueur de la Convention à son égard.

Article 23

Révision et amendements

1. A la demande d'un tiers au moins des Etats parties à la présente Convention, le dépositaire convoque une conférence des Etats contractants ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.
2. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention sera réputé s'appliquer à la Convention telle qu'elle aura été amendée.

Article 24

Révision des limites de responsabilité

1. A la demande d'un quart au moins des Etats parties, le dépositaire réunit une commission composée d'un représentant de chaque Etat contractant en vue d'augmenter ou de diminuer éventuellement les montants stipulés à l'article 6.
2. Si la présente Convention entre en vigueur plus de cinq ans après qu'elle aura été ouverte à la signature, le dépositaire convoquera une réunion de la Commission dans l'année suivant l'entrée en vigueur.
3. La réunion de la Commission se tiendra en même temps et au même endroit que la prochaine session de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international.
4. Pour déterminer si les limites doivent être modifiées et, dans l'affirmative, dans quelle mesure, on tiendra compte des critères ci-après, déterminés sur une base internationale, et de tout autre critère jugé applicable :
 - a) La mesure dans laquelle les limites de responsabilité d'une convention internationale relative aux transports ont été modifiées;
 - b) La valeur des marchandises manipulées par les exploitants;
 - c) Les coûts des services relatifs au transport;
 - d) Les primes d'assurance, en particulier l'assurance sur facultés, l'assurance responsabilité de l'exploitant et l'assurance couvrant les accidents du travail;
 - e) Le niveau moyen des dommages-intérêts au versement desquels sont condamnés les exploitants en cas de perte ou d'endommagement de marchandises ou de retard dans la remise de marchandises; et

- f) Le coût de l'électricité, du carburant et des fournitures similaires.
5. Les modifications sont adoptées par la Commission à la majorité des deux tiers de ses membres présents et votants.
6. Aucun amendement visant à modifier les limites de responsabilité en vertu du présent article ne peut être examiné avant l'expiration d'un délai de cinq ans à compter de la date à laquelle la présente Convention a été ouverte à la signature.
7. Toute modification adoptée conformément au paragraphe 5 est notifiée par le dépositaire à tous les Etats contractants. La modification est réputée avoir été acceptée à l'expiration d'un délai de 18 mois après qu'elle aura été notifiée, à moins que, durant cette période, un tiers au moins des Etats qui étaient parties au moment de l'adoption de la modification par la Commission ne fassent savoir au dépositaire qu'ils ne l'acceptent pas. Une modification réputée avoir été acceptée conformément au présent paragraphe entre en vigueur pour tous les Etats parties 18 mois après son acceptation.
8. L'Etat partie qui n'a pas accepté une modification est néanmoins lié par elle, à moins qu'il ne dénonce la présente Convention un mois au moins avant que ladite modification n'entre en vigueur. Cette dénonciation prend effet lorsque la modification entre en vigueur.
9. Lorsqu'une modification a été adoptée conformément au paragraphe 5 mais que le délai d'acceptation de 18 mois n'est pas encore expiré, tout Etat devenant partie à la présente Convention durant ce délai est lié par ladite modification si celle-ci entre en vigueur. L'Etat devenant partie à la présente Convention après expiration de ce délai est lié par toute modification acceptée conformément au paragraphe 7.
10. La limite de responsabilité applicable est celle qui, conformément aux dispositions des paragraphes précédents, était en vigueur à la date à laquelle est survenu l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard.

Article 25

Dénonciation

1. Tout Etat partie peut à tout moment dénoncer la présente Convention par notification écrite adressée au dépositaire.
2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 8 de l'article 24, la dénonciation prendra effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de réception de la notification par le dépositaire. Lorsqu'une période plus longue est spécifiée dans la notification, la dénonciation prendra effet à l'expiration de la période en question à compter de la date de réception de la notification.

FAIT à Vienne, le .. avril mil neuf cent quatre-vingt-onze, en un seul original, dont les textes anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe sont également authentiques.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé la présente Convention.

5. Modifications adoptées par la deuxième Commission pour les articles 19 et 21

Document A/CONF.152/DC/L.6

[Original : anglais]

[12 avril 1991]

Lors de l'adoption du rapport de la deuxième Commission, il a été suggéré que l'amendement tendant à ce que le paragraphe 1 de l'article 21 renvoie expressément aux déclarations faites en vertu de l'article 19, avait entraîné un chevauchement des articles 19-2 et 21-2 en ce qui concerne la forme que doivent revêtir ces déclarations. En conséquence, il est proposé de modifier comme suit les articles 19 et 21 :

- i) Au paragraphe 2 de l'article 19, ajouter l'expression "par écrit" après les mots "seront notifiées";
- ii) Au paragraphe 2 de l'article 21, supprimer les mots "Les déclarations et" et placer le reste du paragraphe au paragraphe 1 dont il devient la deuxième phrase.

J. PROPOSITIONS ET AMENDEMENTS SOUMIS A LA CONFERENCE PLENIERE

Proposition de la Chine

Document A/CONF.152/L.2

[Original : chinois]
[12 avril 1991]

Titre de la Convention

Le titre de la Convention devrait être le suivant : "Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le transport international de marchandises".

Proposition de la Chine

Document A/CONF.152/L.3

[Original : chinois]
[12 avril 1991]

Article 9

1. Il est proposé d'ajouter à l'article 9 un nouvel alinéa c) similaire à l'article 13-4 des Règles de Hambourg :

"c) Si, dans les cas où les dispositions de l'alinéa a) du présent article ne s'appliquent pas ou ne peuvent pas être invoquées, les marchandises dangereuses deviennent effectivement un danger pour les personnes ou les biens, elles peuvent être retirées, détruites ou rendues inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait matière à indemnisation."

2. S'il n'est pas possible d'ajouter l'alinéa ci-dessus, il est proposé de modifier comme suit l'alinéa a) :

- i) Après les mots "à prendre toutes les précautions", ajouter les mots "et mesures d'urgence";
- ii) Après les mots "présentent un danger imminent", ajouter les mots "ou deviennent effectivement un danger";
- iii) Remplacer les mots "du fait de ces précautions" par les mots "résultant de ces mesures".

Proposition des Pays-Bas et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne
et d'Irlande du Nord

Document A/CONF.152/L.4

[Original : anglais]
[15 avril 1991]

Article 22, paragraphe 1

Il est proposé de remplacer "cinquième" par "dixième" au paragraphe 1 de l'article 22.

Proposition de l'Allemagne, de l'Australie, de l'Italie et du Japon

Document A/CONF.152/L.5

[Original : anglais]
[15 avril 1991]

Article premier, alinéa a)

La deuxième phrase de l'alinéa a) de l'article premier devrait être libellée comme suit :

"Toutefois, cette personne ne sera pas considérée comme un exploitant dès lors qu'elle est un transporteur en vertu des règles juridiques applicables au transport."

Proposition présentée par la Chine, l'Espagne, les Etats-Unis
d'Amérique, le Mexique et l'Union des Républiques socialistes soviétiques

Document A/CONF.152/L.6

[Original : anglais]
[16 avril 1991]

Préambule

Les Etats contractants :

Considérant les problèmes créés par les incertitudes existant quant au régime juridique applicable aux marchandises faisant l'objet d'un transport international lorsqu'elles ne sont pas sous la garde des transporteurs ou des chargeurs mais sous celle des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international;

Souhaitant faciliter la circulation des marchandises en établissant des règles uniformes concernant la responsabilité pour les pertes, les dommages et les retards affectant ces marchandises lorsqu'elles sont sous la garde des exploitants de terminaux de transport et ne sont pas régies par le droit des transports découlant des conventions applicables aux divers modes de transport;

Réaffirmant leur conviction que l'harmonisation et l'unification progressives du droit commercial international, en réduisant ou en supprimant les obstacles juridiques au courant des échanges internationaux, notamment ceux auxquels se heurtent les pays en développement, contribueraient de façon appréciable à l'établissement d'une coopération économique universelle entre tous les Etats, sur la base de l'égalité, de l'équité et de la communauté d'intérêts, ainsi qu'à l'élimination de la discrimination dans le commerce international et, partant, au bien-être de tous les peuples,

Sont convenus de ce qui suit :

Proposition des Etats-Unis d'Amérique

Document A/CONF.152/L.7

[Original : anglais]
[16 avril 1991]

Article 21

Il est proposé de libeller comme suit l'article 21 :

"1. Les Etats peuvent décider de ne pas appliquer les dispositions de la présente Convention aux entrepreneurs de manutention dont les droits et obligations sont déterminés par les règles juridiques applicables au transport.

2. Aucune autre réserve à la présente Convention n'est autorisée."

ACTE FINAL DE LA CONFERENCE DES NATIONS UNIES SUR LA RESPONSABILITE
DES EXPLOITANTS DE TERMINAUX DE TRANSPORT DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL
ET CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LA RESPONSABILITE DES EXPLOITANTS
DE TERMINAUX DE TRANSPORT DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL

Document A/CONF.152/13

1. L'Assemblée générale des Nations Unies, ayant examiné le chapitre II du rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa vingt-deuxième session, tenue en 1989 (A/44/17), et l'annexe I à ce rapport qui contenait un projet de Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international, a décidé, par sa résolution 44/33 du 4 décembre 1989, qu'une conférence internationale de plénipotentiaires devrait être convoquée à Vienne du 2 au 19 avril 1991 pour examiner le projet de Convention établi par la Commission, et présenter, à l'issue de ses travaux, une convention internationale sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international.

2. La Conférence des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international s'est tenue à Vienne (Autriche), du 2 au 19 avril 1991.

3. Les 48 Etats ci-après étaient représentés à la Conférence : Allemagne, Arabie saoudite, Argentine, Australie, Autriche, Belgique, Bolivie, Brésil, Bulgarie, Canada, Chili, Chine, Danemark, Egypte, Emirats arabes unis, Espagne, Etats-Unis d'Amérique, Finlande, France, Gabon, Guinée, Inde, Indonésie, Iran (République islamique d'), Iraq, Israël, Italie, Jamahiriya arabe libyenne, Japon, Lesotho, Maroc, Mexique, Nigéria, Oman, Pays-Bas, Philippines, République de Corée, République socialiste soviétique de Biélorussie, République socialiste soviétique d'Ukraine, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Suède, Suisse, Thaïlande, Turquie, Union des Républiques socialistes soviétiques, Viet Nam, Yémen et Yougoslavie.

4. L'Assemblée générale a prié le Secrétaire général d'inviter les représentants des organisations qui ont reçu de l'Assemblée générale une invitation permanente à participer en tant qu'observateurs aux sessions et aux travaux de toutes les conférences internationales convoquées sous ses auspices, conformément à ses résolutions 3237 (XXIX) du 22 novembre 1974 et 31/152 du 20 décembre 1976; d'inviter les représentants des mouvements de libération nationale reconnus par l'Organisation de l'unité africaine dans sa région à participer à la Conférence en tant qu'observateurs, en application de la résolution 3280 (XXIX) de l'Assemblée générale, en date du 10 décembre 1974; et d'inviter les institutions spécialisées et l'Agence internationale de l'énergie atomique, ainsi que les organes compétents de l'Organisation des Nations Unies et les organisations internationales intéressées, à se faire représenter à la Conférence par des observateurs. En outre, les organisations non gouvernementales intéressées ont été invitées à se faire représenter à la Conférence par des observateurs.

Les organisations intergouvernementales et non gouvernementales ci-après ont accepté ces invitations et ont été représentées à la Conférence par des observateurs :

Organes des Nations Unies

Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED)
Programme des Nations Unies pour l'environnement

Institutions spécialisées

Organisation maritime internationale

Autres organisations intergouvernementales

Commission centrale pour la navigation du Rhin
Institut international pour l'unification du droit privé
Ligue des Etats arabes
Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires

Mouvements de libération

Pan Africanist Congress of Azania

Organisations non gouvernementales

Association du transport aérien international
Association internationale des ports
Centre régional d'arbitrage commercial du Caire
Chambre internationale de la marine marchande
Comité maritime international
Conseil de chargeurs maritimes d'Europe
Fédération latino-américaine et des Caraïbes des associations nationales de charge
Institut argentin-uruguayen de droit commercial
Institut des loueurs internationaux de conteneurs
Union internationale d'assurances transports
Union internationale des transports routiers

5. La Conférence a élu M. José María Abascal (Mexique) au poste de Président.

6. La Conférence a élu aux postes de Vice-Présidents les représentants des Etats suivants : Argentine, Australie, Belgique, Bulgarie, Chine, Egypte, Espagne, Gabon, Iran (République islamique d'), Italie, Japon, Maroc, Nigéria, Philippines, République socialiste soviétique de Biélorussie, Suède, Thaïlande, Union des Républiques socialistes soviétiques et Yougoslavie.

7. La Conférence a constitué les commissions et comités suivants :

Bureau

Président : Le Président de la Conférence
Membres : Le Président et les Vice-Présidents de la Conférence, ainsi que les Présidents des première et deuxième Commissions et le Président du Comité de rédaction

Première Commission

Président : M. Jean-Paul Béraudo (France)
Vice-Président : M. Mahmoud Soliman (Egypte)
Rapporteur : M. Abbas Safarian Nematabad (République islamique d'Iran)

Deuxième Commission

Présidente : Mme Jelena Vilus (Yougoslavie)
Vice-Président : M. Ken Fujishita (Japon)
Rapporteur : Mme Sylvia Strolz (Autriche)

Comité de rédaction

Président : M. P. C. Rao (Inde)
Membres : Allemagne, Chine, Egypte, Espagne, Etats-Unis d'Amérique, France, Guinée, Maroc, Mexique, Nigéria, Philippines, République socialiste soviétique d'Ukraine, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et Union des Républiques socialistes soviétiques.

Commission de vérification des pouvoirs

Président : M. Ross Hornby (Canada)
Membres : Argentine, Canada, Chine, Etats-Unis d'Amérique, Guinée, Iran (République islamique d'), Lesotho, Mexique et République socialiste soviétique d'Ukraine.

8. Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies était représenté par M. Carl-August Fleischhauer, Secrétaire général adjoint aux affaires juridiques, Conseiller juridique, Bureau des affaires juridiques de l'Organisation des Nations Unies. M. Eric E. Bergsten, Chef du Service du droit commercial international du Bureau des affaires juridiques de l'Organisation des Nations Unies, a assumé les fonctions de secrétaire exécutif.

9. Par sa résolution 44/33 du 4 décembre 1989, concernant la Conférence, l'Assemblée générale a saisi la Conférence, comme base de ses délibérations sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international, du projet de Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international tel qu'il figure en l'annexe I au rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa vingt-deuxième session (A/CONF.152/5).

10. La Conférence a confié à la première Commission l'examen des articles premier à 16 et de l'article 20 du projet de Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international. Elle a confié à la deuxième Commission l'examen des articles 17 à 19 et 21 à 25 du projet de Convention.

11. Sur la base des délibérations reproduites dans les comptes rendus analytiques des séances de la Conférence (A/CONF.152/SR.1-8), des comptes rendus analytiques des séances de la première Commission (A/CONF.152/C.1/SR.1-18) et du rapport de cette commission (A/CONF.152/9), ainsi que des comptes rendus analytiques des séances de la deuxième Commission (A/CONF.152/C.2/SR.1-4) et du rapport de cette commission (A/CONF.152/10 et Add.1), la Conférence a établi le texte de la Convention des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international.

12. Cette convention, dont le texte figure en annexe au présent Acte final, a été adoptée par la Conférence le 17 avril 1991 et a été ouverte à la signature à la séance de clôture de la Conférence, le 19 avril 1991. Elle restera ouverte à la signature au Siège de l'Organisation des Nations Unies à New York jusqu'au 30 avril 1992. Elle a également été ouverte à l'adhésion le 19 avril 1991.

13. La Convention est déposée auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

FAIT à Vienne (Autriche) le dix-neuf avril mil neuf cent quatre-vingt-onze, en un seul exemplaire, dont les textes anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe sont également authentiques.

EN FOI DE QUOI les représentants ont signé le présent Acte final.

Le Président

Le Secrétaire exécutif

Annexe

CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LA RESPONSABILITE DES EXPLOITANTS DE TERMINAUX
DE TRANSPORT DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL

PREAMBULE

LES ETATS CONTRACTANTS :

REAFFIRMANT LEUR CONVICTION que l'harmonisation et l'unification progressives du droit commercial international, en réduisant ou en supprimant les obstacles juridiques au courant des échanges internationaux, notamment ceux auxquels se heurtent les pays en développement, contribueraient de façon appréciable à l'établissement d'une coopération économique universelle entre tous les Etats, sur la base de l'égalité, de l'équité et de la communauté d'intérêts, ainsi qu'à l'élimination de la discrimination dans le commerce international et, partant, au bien-être de tous les peuples,

CONSIDERANT les problèmes créés par les incertitudes existant quant au régime juridique applicable aux marchandises faisant l'objet d'un transport international lorsqu'elles ne sont pas sous la garde des transporteurs ou des chargeurs mais sous celle des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international,

SOUHAITANT faciliter la circulation des marchandises en établissant des règles uniformes concernant la responsabilité pour les pertes, les dommages et les retards affectant ces marchandises lorsqu'elles sont sous la garde des exploitants de terminaux de transport et ne sont pas régies par le droit des transports découlant des conventions applicables aux divers modes de transport,

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT :

Article premier

Définitions

Dans la présente Convention :

a) Les termes "exploitant de terminal de transport" ("l'exploitant") désignent toute personne qui, dans l'exercice de sa profession, prend en garde des marchandises faisant l'objet d'un transport international en vue d'exécuter ou de faire exécuter des services relatifs au transport en ce qui concerne ces marchandises dans une zone placée sous son contrôle ou sur laquelle elle a un droit d'accès ou d'utilisation. Toutefois, cette personne n'est pas considérée comme un exploitant dès lors qu'elle est transporteur en vertu des règles juridiques applicables au transport;

b) Lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette ou dans un engin de transport similaire ou lorsqu'elles sont emballées, le terme "marchandises" doit s'entendre également dudit engin de transport ou dudit emballage s'il n'est pas fourni par l'exploitant;

c) Les termes "transport international" désignent tout transport dont le point de départ et le point de destination sont identifiés comme étant situés dans deux Etats différents lorsque les marchandises sont prises en garde par l'exploitant;

d) Les termes "services relatifs au transport" couvrent des services tels que le stockage, l'entreposage, le chargement, le déchargement, l'arrimage, le trimmage, le fardage et l'accorage;

e) Le terme "avis" désigne tout avis donné sous une forme constatant les informations qui y figurent;

f) Le terme "demande" désigne toute demande faite sous une forme constatant les informations qui y figurent.

Article 2

Champ d'application

1. La présente Convention s'applique aux services relatifs au transport concernant des marchandises qui font l'objet d'un transport international :

a) Quand les services relatifs au transport sont exécutés par un exploitant dont l'établissement est situé dans un Etat partie, ou

b) Quand les services relatifs au transport sont exécutés dans un Etat partie, ou

c) Quand, en application des règles du droit international privé, les services relatifs au transport sont régis par la loi d'un Etat partie.

2. Si l'exploitant a plus d'un établissement, l'établissement à prendre en considération est celui qui a la relation la plus étroite avec les services relatifs au transport considérés dans leur ensemble.
3. Si l'exploitant n'a pas d'établissement, sa résidence habituelle en tient lieu.

Article 3

Durée de la responsabilité

L'exploitant est responsable des marchandises à partir du moment où il les prend en garde jusqu'au moment où il les remet à la personne habilitée à en prendre livraison ou les met à sa disposition.

Article 4

Emission d'un document

1. L'exploitant peut, et sur la demande du client, il doit, à son propre choix et dans un délai raisonnable :
 - a) Soit accuser réception des marchandises en signant et en datant un document que lui présente le client et qui identifie les marchandises;
 - b) Soit émettre un document signé dans lequel il identifie les marchandises, en accuse réception, indique la date de cette réception et constate l'état et la quantité des marchandises dans la mesure où ce peut être établi par des méthodes de vérification raisonnables.
2. Si l'exploitant n'agit pas conformément à l'un ou l'autre des alinéas a) et b) du paragraphe 1, il est présumé, sauf preuve contraire, avoir reçu les marchandises en bon état apparent. Cette présomption ne joue pas si les services exécutés par l'exploitant se limitent au transfert immédiat des marchandises d'un moyen de transport à un autre.
3. Les documents visés au paragraphe 1 peuvent être émis sous toute forme constatant les informations qui y figurent. Lorsque le client et l'exploitant sont convenus de communiquer électroniquement, ces documents peuvent être remplacés par un message d'échange de données informatiques équivalent.
4. La signature visée au paragraphe 1 peut être une signature manuscrite ou un fac-similé, ou une authentification équivalente effectuée par tout autre moyen.

Article 5

Fondement de la responsabilité

1. L'exploitant est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard dans la remise des marchandises si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant la période durant laquelle l'exploitant était responsable des marchandises telle que celle-ci est définie à l'article 3, à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ou toute autre personne dont il utilise les services pour l'exécution des services relatifs au transport ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées d'eux pour éviter ledit événement et ses conséquences.
2. Lorsque l'exploitant, ses préposés ou mandataires ou toute autre personne dont il utilise les services pour l'exécution des services relatifs au transport n'ont pas pris les mesures visées au paragraphe 1 et que cette carence a concouru avec une autre cause à la perte, au dommage ou au retard, l'exploitant n'est responsable que dans la mesure du préjudice résultant de la perte, du dommage ou du retard qui est imputable à cette carence, à condition de prouver le montant du préjudice qui n'est pas imputable à ladite carence.
3. Il y a retard dans la remise des marchandises lorsque l'exploitant ne les remet pas à une personne habilitée à en prendre livraison ou ne les met pas à sa disposition dans le délai expressément convenu ou, à défaut d'un tel accord, dans un délai raisonnable après réception d'une demande de remise des marchandises émanant de ladite personne.
4. Si l'exploitant ne remet pas les marchandises à une personne habilitée à en prendre livraison ou ne les met pas à sa disposition dans un délai de 30 jours consécutifs suivant la date expressément convenue ou, à défaut d'un tel accord, dans les 30 jours qui suivent la réception d'une demande de remise des marchandises émanant de ladite personne, les marchandises peuvent être considérées comme perdues par l'ayant droit.

Article 6

Limites de la responsabilité

1. a) La responsabilité de l'exploitant pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à un montant équivalant à 8,33 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées;

b) Cependant, si les marchandises sont remises à l'exploitant immédiatement après un transport par mer ou par voie d'eau intérieure, ou si elles sont ou doivent être remises par l'exploitant en vue d'un tel transport, sa responsabilité pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à un montant équivalant à 2,75 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées. Aux fins du présent paragraphe, le transport par mer ou par voie d'eau intérieure comprend l'enlèvement et la livraison dans le port;

c) Lorsque les pertes ou les dommages subis par une partie des marchandises affectent la valeur d'une autre partie des marchandises, le poids total des marchandises perdues ou endommagées et des marchandises dont la valeur a été affectée est pris en considération pour le calcul de la limite de responsabilité.

2. La responsabilité de l'exploitant en cas de retard dans la remise des marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à un montant équivalant à deux fois et demie les sommes dues à l'exploitant pour ses services en ce qui concerne les marchandises retardées, mais n'excédant pas le total des sommes dues à l'exploitant pour l'ensemble des marchandises.

3. En aucun cas, le cumul des réparations dues par l'exploitant en vertu des paragraphes 1 et 2 du présent article ne peut dépasser la limite qui serait applicable en vertu du paragraphe 1 en cas de perte totale des marchandises pour lesquelles la responsabilité de l'exploitant est engagée.

4. L'exploitant peut accepter des limites de responsabilité supérieures à celles prévues aux paragraphes 1, 2 et 3.

Article 7

Recours judiciaires

1. Les exonérations et limites de responsabilité prévues par la présente Convention sont applicables dans toute action contre l'exploitant pour les pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que pour le retard dans la remise des marchandises, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle ou autrement.

2. Si cette action est intentée contre un préposé ou mandataire de l'exploitant, ou une autre personne dont l'exploitant utilise les services pour l'exécution des services relatifs au transport, ce préposé ou mandataire, ou cette personne, s'ils prouvent avoir agi dans l'exercice des fonctions pour lesquelles ils ont été engagés par l'exploitant, sont habilités à se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité que l'exploitant peut invoquer en vertu de la présente Convention.

3. Sous réserve des dispositions de l'article 8, le montant total des réparations dues par l'exploitant et tout préposé ou mandataire ou toute personne visés au paragraphe précédent ne peut dépasser les limites de responsabilité prévues par la présente Convention.

Article 8

Déchéance du droit de limiter la responsabilité

1. L'exploitant ne peut pas se prévaloir des limites de responsabilité prévues à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard résulte d'un acte ou d'une omission de l'exploitant lui-même ou de ses préposés ou mandataires commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit téméairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 de l'article 7, un préposé ou un mandataire de l'exploitant ou une autre personne dont l'exploitant utilise les services pour l'exécution des services relatifs au transport ne peut pas se prévaloir des limites de responsabilité prévues à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé ou mandataire ou de cette personne commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit téméairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.

Article 9

Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses

Si des marchandises dangereuses sont remises à l'exploitant sans être marquées, étiquetées, emballées ou accompagnées des documents voulus, conformément à toute loi ou réglementation concernant les marchandises dangereuses applicable dans le pays où les marchandises lui sont remises et si, au moment où il les prend en garde, l'exploitant n'a pas connaissance d'une autre manière de leur caractère dangereux, il est habilité :

a) A prendre toutes les précautions que les circonstances peuvent exiger, y compris, lorsque les marchandises présentent un danger imminent pour les personnes ou pour les biens, à détruire ces marchandises, à les rendre inoffensives ou à en disposer de toute autre manière licite sans qu'il y ait matière à indemnisation pour leur détérioration ou leur destruction du fait de ces précautions; et

b) A se faire rembourser toutes les dépenses qu'il a engagées pour prendre les mesures visées à l'alinéa a) par celui qui ne s'est pas acquitté, conformément à la loi ou la réglementation applicable, de toute obligation de l'informer que les marchandises étaient dangereuses.

Article 10

Sûreté portant sur les marchandises

1. L'exploitant a un droit de rétention sur les marchandises pour les frais et les créances exigibles liés aux services relatifs au transport qu'il a exécutés en ce qui concerne les marchandises pendant ou après la période durant laquelle il en est responsable. Toutefois, rien dans la présente Convention ne porte atteinte à la validité de tout arrangement contractuel élargissant les sûretés de l'exploitant sur les marchandises conclu conformément à la loi applicable.
2. L'exploitant ne peut retenir les marchandises lorsqu'une garantie suffisante pour la somme réclamée est fournie ou lorsqu'une somme équivalente est déposée entre les mains d'un tiers désigné d'un commun accord ou auprès d'une institution officielle dans l'Etat où l'exploitant a son établissement.
3. L'exploitant a la faculté, dans la mesure où il y est autorisé par la loi de l'Etat où se trouvent les marchandises sur lesquelles il a exercé son droit de rétention conformément aux dispositions du présent article, de vendre tout ou partie des marchandises afin d'obtenir les sommes nécessaires à la satisfaction de sa créance. Cette faculté ne s'applique pas aux conteneurs, palettes ou articles similaires de transport ou d'emballage qui appartiennent à une personne autre que le transporteur ou le chargeur et qui portent une marque claire de leur propriétaire, sauf pour les créances de l'exploitant nées du chef de réparations ou améliorations qu'il a effectuées sur les conteneurs, palettes ou articles similaires de transport ou d'emballage.
4. Avant d'exercer tout droit de vendre les marchandises, l'exploitant doit déployer des efforts raisonnables pour aviser de son intention le propriétaire des marchandises, la personne dont il les a reçues et la personne habilitée à en prendre livraison. L'exploitant rend compte de la manière appropriée du solde du produit de la vente après déduction des sommes qui lui sont dues et des dépenses raisonnables imputables à la vente. Le droit de vente s'exerce à tous autres égards conformément à la loi de l'Etat où se trouvent les marchandises.

Article 11

Avis de perte, de dommage ou de retard

1. A moins qu'un avis de perte ou de dommage spécifiant la nature générale de la perte ou du dommage ne soit donné à l'exploitant au plus tard le troisième jour ouvrable suivant le jour où les marchandises ont été remises à la personne habilitée à en prendre livraison, cette remise constitue une présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été remises par l'exploitant telles qu'elles sont décrites dans le document émis par lui en application de l'alinéa 1-b) de l'article 4 ou, si aucun document n'a été émis, avoir été remises en bon état.
2. Lorsque la perte ou le dommage n'est pas apparent, les dispositions du paragraphe 1 ne deviennent applicables que si l'avis n'est pas donné à l'exploitant dans un délai de 15 jours consécutifs après le jour où les marchandises sont parvenues à leur destinataire final, mais en aucun cas plus de 60 jours consécutifs après le jour où les marchandises ont été remises à la personne habilitée à en prendre livraison.
3. Si l'exploitant a participé à un examen ou à une inspection des marchandises au moment où elles ont été remises à la personne habilitée à en prendre livraison, il n'est pas nécessaire d'aviser l'exploitant de la perte ou du dommage constaté durant cet examen ou cette inspection.
4. En cas de perte ou de dommage certain ou présumé, l'exploitant, le transporteur et la personne habilitée à prendre livraison des marchandises doivent se donner réciproquement toutes les facilités raisonnables pour inspecter et inventorier les marchandises.
5. Aucune réparation n'est due pour le préjudice résultant d'un retard dans la remise des marchandises si un avis n'a pas été donné à l'exploitant dans les 21 jours consécutifs suivant le jour où les marchandises ont été remises à la personne habilitée à en prendre livraison.

Article 12

Prescription des actions

1. Toute action intentée en vertu de la présente Convention est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai de deux ans.
2. Le délai de prescription court :
 - a) A partir du jour où l'exploitant a remis les marchandises ou une partie de celles-ci à une personne habilitée à en prendre livraison ou les a mises à sa disposition; ou
 - b) En cas de perte totale des marchandises, soit le jour où l'ayant droit reçoit un avis de l'exploitant indiquant que les marchandises sont perdues, soit, si celui-ci est antérieur, le jour où l'ayant droit peut les considérer comme perdues conformément au paragraphe 4 de l'article 5.

3. Le jour indiqué comme point de départ du délai de prescription n'est pas compris dans le délai.
4. L'exploitant peut à tout moment pendant le délai de prescription prolonger ce délai par un avis adressé au demandeur. Le délai peut être de nouveau prolongé par un ou plusieurs autres avis.
5. Une action récursoire peut être exercée par le transporteur ou une autre personne contre l'exploitant même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes précédents pourvu qu'elle soit exercée dans un délai de 90 jours après que le transporteur ou cette autre personne a été déclaré responsable dans le cadre d'une action intentée à son encontre, ou a réglé la créance sur laquelle se fondait ladite action et sous réserve que l'exploitant soit avisé dans un délai raisonnable qu'une action a été engagée contre le transporteur ou cette autre personne qui peut entraîner une action récursoire contre l'exploitant.

Article 13

Clauses contractuelles

1. Sauf disposition contraire de la présente Convention, toute stipulation figurant dans un contrat conclu par un exploitant, ou dans tout document signé ou émis par l'exploitant en application de l'article 4, est nulle et non avenue dans la mesure où elle déroge, directement ou indirectement, aux dispositions de la présente Convention. La nullité d'une telle stipulation ne porte pas atteinte à la validité des autres dispositions du contrat ou document où elle figure.
2. Nonobstant les dispositions du paragraphe précédent, l'exploitant peut accepter d'étendre les responsabilités et les obligations qui lui incombent en vertu de la présente Convention.

Article 14

Interprétation de la Convention

Pour l'interprétation de la présente Convention, il sera tenu compte de son caractère international et de la nécessité de promouvoir l'uniformité de son application.

Article 15

Conventions internationales de transport

La présente Convention ne modifie en rien les droits ou obligations qui peuvent résulter d'une convention internationale relative au transport international de marchandises ayant force obligatoire dans un Etat partie à la présente Convention ou de toute loi d'un tel Etat qui donne effet à une convention internationale relative au transport international de marchandises.

Article 16

Unité de compte

1. L'unité de compte visée à l'article 6 est le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés à l'article 6 sont exprimés dans la monnaie nationale d'un Etat suivant la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou à la date convenue par les parties. L'équivalence entre la monnaie nationale d'un Etat partie qui est membre du Fonds monétaire international et le droit de tirage spécial est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses opérations et transactions. L'équivalence entre la monnaie nationale d'un Etat partie qui n'est pas membre du Fonds monétaire international et le droit de tirage spécial est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

2. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe précédent doit être fait de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat partie la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle qui est exprimée en unités de compte à l'article 6. Au moment de la signature ou lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul, les Etats parties communiquent au dépositaire leur méthode de calcul.

CLAUSES FINALES

Article 17

Dépositaire

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est le dépositaire de la présente Convention.

Article 18

Signature, ratification, acceptation, approbation, adhésion

1. La présente Convention sera ouverte à la signature à la séance de clôture de la Conférence des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international et restera ouverte à la signature de tous les Etats au Siège de l'Organisation des Nations Unies, à New York, jusqu'au 30 avril 1992.

2. La présente Convention est sujette à ratification, acceptation ou approbation par les Etats signataires.
3. La présente Convention sera ouverte à l'adhésion de tous les Etats non signataires à partir de la date à laquelle elle sera ouverte à la signature.
4. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 19

Application aux unités territoriales

1. Tout Etat qui comprend deux unités territoriales ou plus dans lesquelles des systèmes de droit différents s'appliquent dans les matières régies par la présente Convention pourra, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer que la présente Convention s'appliquera à toutes ses unités territoriales ou seulement à l'une ou plusieurs d'entre elles et pourra à tout moment remplacer cette déclaration par une nouvelle déclaration.
2. Ces déclarations désigneront expressément les unités territoriales auxquelles la Convention s'applique.
3. Si, en vertu d'une déclaration faite conformément au présent article, la présente Convention s'applique à l'une ou plusieurs des unités territoriales d'un Etat partie, mais non pas à toutes, la présente Convention n'est applicable qu'à condition :
 - a) Que les services relatifs au transport soient exécutés par un exploitant dont l'établissement est situé dans une unité territoriale à laquelle la Convention s'applique;
 - b) Ou que les services relatifs au transport soient exécutés dans une unité territoriale à laquelle la Convention s'applique;
 - c) Ou que les services relatifs au transport soient régis, selon les règles du droit international privé, par la législation en vigueur dans une unité territoriale à laquelle la Convention s'applique.
4. Si un Etat ne fait pas de déclaration en vertu du paragraphe 1 du présent article, la Convention s'appliquera à l'ensemble du territoire de cet Etat.

Article 20

Effet des déclarations

1. Les déclarations faites en vertu des dispositions de l'article 19 lors de la signature sont sujettes à confirmation lors de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation.
2. Les déclarations et la confirmation des déclarations seront faites par écrit et formellement notifiées au dépositaire.
3. Les déclarations prendront effet à la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard de l'Etat déclarant. Cependant, les déclarations dont le dépositaire aura reçu notification formelle après cette date prendront effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai de six mois à compter de la date de leur réception par le dépositaire.
4. Tout Etat qui fait une déclaration en vertu de la présente Convention peut à tout moment la retirer par une notification formelle adressée par écrit au dépositaire. Ce retrait prendra effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'une période de six mois après la date de réception de la notification par le dépositaire.

Article 21

Réserves

Aucune réserve à la présente Convention n'est autorisée.

Article 22

Entrée en vigueur

1. La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt du cinquième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.
2. Pour tout Etat qui deviendra Etat contractant à la présente Convention après la date du dépôt du cinquième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, la présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt de l'instrument approprié au nom dudit Etat.
3. Chaque Etat partie appliquera les dispositions de la présente Convention aux services relatifs au transport concernant des marchandises prises en garde par l'exploitant à partir de l'entrée en vigueur de la Convention à son égard.

Article 23

Révision et amendements

1. A la demande d'un tiers au moins des Etats parties à la présente Convention, le dépositaire convoque une conférence des Etats contractants ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.
2. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention sera réputé s'appliquer à la Convention telle qu'elle aura été amendée.

Article 24

Révision des limites de responsabilité

1. A la demande d'un quart au moins des Etats parties, le dépositaire réunit une commission composée d'un représentant de chaque Etat contractant en vue d'augmenter ou de diminuer éventuellement les montants stipulés à l'article 6.
2. Si la présente Convention entre en vigueur plus de cinq ans après qu'elle aura été ouverte à la signature, le dépositaire convoquera une réunion de la Commission dans l'année suivant l'entrée en vigueur.
3. La réunion de la Commission se tiendra en même temps et au même endroit que la prochaine session de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international.
4. Pour déterminer si les limites doivent être modifiées et, dans l'affirmative, dans quelle mesure, on tiendra compte des critères ci-après, déterminés sur une base internationale, et de tout autre critère jugé applicable :
 - a) La mesure dans laquelle les limites de responsabilité d'une convention internationale relative aux transports ont été modifiées;
 - b) La valeur des marchandises manipulées par les exploitants;
 - c) Les coûts des services relatifs au transport;
 - d) Les primes d'assurance, en particulier l'assurance sur facultés, l'assurance responsabilité de l'exploitant et l'assurance couvrant les accidents du travail;
 - e) Le niveau moyen des dommages-intérêts au versement desquels sont condamnés les exploitants en cas de perte ou d'endommagement de marchandises ou de retard dans la remise de marchandises; et
 - f) Le coût de l'électricité, du carburant et des fournitures similaires.
5. Les modifications sont adoptées par la Commission à la majorité des deux tiers de ses membres présents et votants.
6. Aucun amendement visant à modifier les limites de responsabilité en vertu du présent article ne peut être examiné avant l'expiration d'un délai de cinq ans à compter de la date à laquelle la présente Convention a été ouverte à la signature.
7. Toute modification adoptée conformément au paragraphe 5 est notifiée par le dépositaire à tous les Etats contractants. La modification est réputée avoir été acceptée à l'expiration d'un délai de 18 mois après qu'elle aura été notifiée, à moins que, durant cette période, un tiers au moins des Etats qui étaient parties au moment de l'adoption de la modification par la Commission ne fassent savoir au dépositaire qu'ils ne l'acceptent pas. Une modification réputée avoir été acceptée conformément au présent paragraphe entrera en vigueur pour tous les Etats parties 18 mois après son acceptation.
8. L'Etat partie qui n'a pas accepté une modification est néanmoins lié par elle, à moins qu'il ne dénonce la présente Convention un mois au moins avant que ladite modification n'entre en vigueur. Cette dénonciation prend effet lorsque la modification entre en vigueur.
9. Lorsqu'une modification a été adoptée conformément au paragraphe 5 mais que le délai d'acceptation de 18 mois n'est pas encore expiré, tout Etat devenant partie à la présente Convention durant ce délai est lié par ladite modification si celle-ci entre en vigueur. L'Etat devenant partie à la présente Convention après expiration de ce délai est lié par toute modification acceptée conformément au paragraphe 7.
10. La limite de responsabilité applicable est celle qui, conformément aux dispositions des paragraphes précédents, était en vigueur à la date à laquelle est survenu l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard.

Article 25

Dénonciation

1. Tout Etat partie peut à tout moment dénoncer la présente Convention par notification écrite adressée au dépositaire.

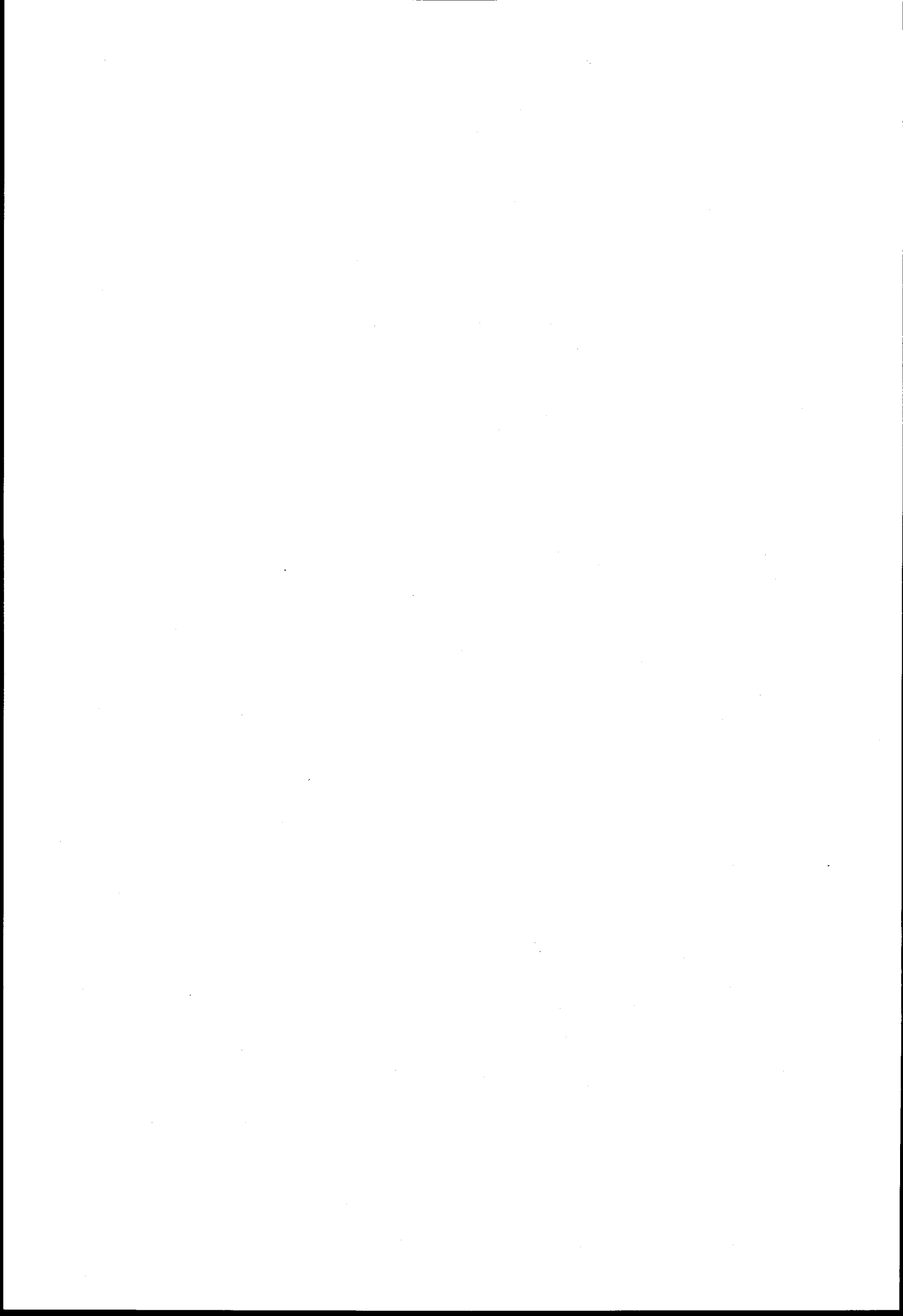
2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 8 de l'article 24, la dénonciation prendra effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de réception de la notification par le dépositaire. Lorsqu'une période plus longue est spécifiée dans la notification, la dénonciation prendra effet à l'expiration de la période en question à compter de la date de réception de la notification.

FAIT à Vienne, le dix-neuf avril mil neuf cent quatre-vingt-onze, en un seul original, dont les textes anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe sont également authentiques.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé la présente Convention.

Deuxième partie

COMPTES RENDUS ANALYTIQUES



COMPTES RENDUS ANALYTIQUES DES SEANCES PLENIERES

1ère séance plénière
mardi 2 avril 1991, à 10 h 30

Président provisoire : M. BERGSTEN
(Secrétaire exécutif de la Conférence, représentant le Secrétaire général)

Président : M. ABASCAL (Mexique)

A/CONF.152/SR.1

OUVERTURE DE LA CONFERENCE (point 1 de l'ordre du jour provisoire)

1. Le PRESIDENT PROVISOIRE déclare ouverte la Conférence des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international, convoquée en application de la résolution 44/33 de l'Assemblée générale en date du 4 décembre 1989.

2. Il donne lecture d'un message du Secrétaire général adjoint aux affaires juridiques, Conseiller juridique, M. Carl-August Fleischhauer, représentant le Secrétaire général :

"Je suis très heureux de pouvoir vous adresser mes souhaits de bienvenue au moment où s'ouvre la Conférence des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international. A mon très grand regret, d'autres nécessités urgentes, imputables notamment à la situation dans le Golfe, m'empêchent de le faire en personne.

Les travaux préparatoires de la Conférence ont été réalisés par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international, la CNUDCI. Comme l'Assemblée générale l'a prévu dans la résolution dans laquelle elle a convoqué la Conférence, c'est le projet de Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international que la Commission a adopté en 1989, à sa vingt-deuxième session (A/CONF.152/5), qui servira de base à vos délibérations.

Ce projet est une preuve de plus de l'attachement que la Commission ne cesse de porter à la promotion du commerce international par la voie de l'unification du droit. C'est le texte juridique le plus récent qu'elle ait élaboré ou adopté en ce sens. Des quatre conventions internationales qu'elle a déjà rédigées, deux viennent d'entrer en vigueur et font déjà sentir leurs effets : il s'agit de la Convention relative aux contrats de vente internationale de marchandises et de la Convention sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises. Une troisième, la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, ne devrait pas tarder à entrer en vigueur puisque 19 instruments de ratification ou d'adhésion, sur les 20 nécessaires, ont déjà été reçus.

D'autres textes ont su entrer dans l'usage général et trouver la faveur du public, comme le Règlement d'arbitrage de la CNUDCI et le Guide juridique pour l'élaboration des contrats internationaux de construction d'installations industrielles. Mais il faudrait aussi mentionner la Loi type de la CNUDCI sur l'arbitrage commercial international, que l'on voit appliquer dans des juridictions de plus en plus nombreuses.

Le succès des textes mis au point par la CNUDCI est un hommage rendu au dévouement et au respect des règles de l'art dont elle fait preuve dans l'accomplissement de ses tâches. Depuis ses débuts, elle a pour premier souci de produire des textes qui soient d'une bonne tenue juridique, qui aient un intérêt pratique pour les opérateurs du commerce international du monde entier et qui répondent aux besoins des Etats représentant tous les systèmes juridiques, toutes les régions géographiques et tous les niveaux de développement économique.

C'est le même dévouement et les mêmes qualités professionnelles qui ont donné naissance au projet de Convention dont vous êtes saisis aujourd'hui. Je ne doute pas qu'avec les efforts constructifs de tous et la volonté de viser, par delà les limites des systèmes juridiques internes, l'objectif de l'unification du droit, cette Conférence procédera, comme elle en est chargée, à l'adoption d'une convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international. Je ne doute pas non plus que par sa qualité et par ce qu'elle a d'universellement acceptable la Convention connaîtra le même succès que les autres textes élaborés par la CNUDCI.

Je vous souhaite plein succès dans l'entreprise. Soyez assurés que le Bureau des affaires juridiques et le Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies feront tout pour vous aider de toutes les manières possibles."

ELECTION DU PRESIDENT (point 2 de l'ordre du jour provisoire)

3. M. TAIANA (Argentine) propose d'élire M. Abascal (Mexique) au poste de Président.
4. M. LEBEDEV (Union des Républiques socialistes soviétiques), M. ARIAS-SALGADO (Espagne), M. LAVIÑA (Philippines) et M. SAFARIAN (République islamique d'Iran) appuient cette proposition.
5. M. Abascal (Mexique) est élu Président par acclamation. Il prend la présidence.

6. Le PRESIDENT remercie les participants de l'honneur qu'ils font à son pays à travers sa personne, et forme des voeux pour que la Conférence soit couronnée de succès grâce à la collaboration de tous.

La séance est levée à 12 h 30.

2ème séance plénière
mardi 2 avril 1991, à 14 h 30

Président : M. ABASCAL (Mexique)

A/CONF.152/SR.2*

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR (point 3 de l'ordre du jour provisoire)

1. L'ordre du jour provisoire (A/CONF.152/2) est adopté.

ADOPTION DU REGLEMENT INTERIEUR (point 4 de l'ordre du jour)

2. Le règlement intérieur provisoire (A/CONF.152/3) est adopté.

ELECTION DES VICE-PRESIDENTS DE LA CONFERENCE ET D'UN PRESIDENT POUR CHACUNE DES GRANDES COMMISSIONS (point 5 de l'ordre du jour)

3. M. ROMAN (Belgique), prenant la parole au nom du groupe des Etats d'Europe occidentale et autres Etats, propose de nommer les représentants de l'Australie, de la Belgique, de l'Italie, du Japon, de l'Espagne et de la Suède à 6 des 22 postes de vice-présidents de la Conférence.

4. M. LAVIÑA (Philippines), prenant la parole au nom du groupe des Etats d'Asie, propose d'élire les représentants de la Chine, de l'Indonésie, de la République islamique d'Iran et des Philippines à quatre des postes de vice-présidents de la Conférence.

5. Le PRESIDENT déclare que le débat sur ce point de l'ordre du jour reprendra quand les autres groupes régionaux se seront entendus sur le nom de leurs candidats.

POUVOIRS DES REPRESENTANTS A LA CONFERENCE (point 6 de l'ordre du jour)

a) NOMINATION DES MEMBRES DE LA COMMISSION DE VERIFICATION DES POUVOIRS

6. Le PRESIDENT propose de suspendre la séance pour permettre aux délégations de se consulter à titre officieux sur la composition de la Commission de vérification des pouvoirs.

ORGANISATION DES TRAVAUX (point 8 de l'ordre du jour)

7. M. BERGSTEN (Secrétaire exécutif) attire l'attention sur un aspect de la résolution de l'Assemblée générale portant convocation de la Conférence (44/33) qui a une incidence sur le règlement intérieur : selon l'alinéa d) du paragraphe 6, le Secrétaire général doit inviter les institutions spécialisées et l'Agence internationale de l'énergie atomique, ainsi que les organes compétents de l'Organisation des Nations Unies et les organisations internationales intéressées, à se faire représenter à la Conférence par des observateurs. Dans l'idée des auteurs, le terme "organisations internationales intéressées" visait tant les organisations intergouvernementales que les organisations non gouvernementales. Par la suite toutefois, lorsque le projet de règlement de la Conférence a été présenté au Bureau des affaires juridiques de l'ONU, celui-ci a fait observer que même si l'intention était d'inviter aussi les organisations non gouvernementales, le libellé ne convenait pas : l'alinéa d) de la résolution ne visait que les organisations intergouvernementales. L'avis du Conseiller juridique a donc été que le Secrétaire exécutif invite les organisations non gouvernementales qui participent normalement aux travaux de la CNUDCI à participer à la Conférence sans que cette participation fasse l'objet d'une disposition particulière du règlement intérieur. Des invitations ont donc été lancées dans ce sens, et certaines des organisations invitées sont représentées. Il faut s'attendre qu'elles souhaitent faire quelques observations d'ordre général sur le sujet du projet de convention, voire sur certains de ses aspects particuliers. Pour cela, il faut que la Conférence suspende l'application de son règlement intérieur chaque fois que le représentant d'une organisation non gouvernementale veut prendre la parole. Cette suspension pourra être prononcée dans chaque cas par le Président - ou par le Président d'une grande Commission - annonçant que l'une des personnes considérées souhaite prendre la parole. L'intéressé pourra alors intervenir, à moins que ne s'y oppose l'un des représentants à qui le règlement intérieur donne le droit de participer à la Conférence.

* Incorpore les rectifications figurant dans le document A/CONF.152/SR.2-8/Corr.1, en date du 1er avril 1992.

La séance est suspendue à 15 h 20; elle est reprise à 16 h 10.

EXAMEN DE LA QUESTION DE LA RESPONSABILITE DES EXPLOITANTS DE TERMINAUX DE TRANSPORT DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL CONFORMEMENT A LA RESOLUTION 44/33 DE L'ASSEMBLEE GENERALE EN DATE DU 4 DECEMBRE 1989 (point 9 de l'ordre du jour) (A/CONF.152/5, 6 et 7 et Add.1 et Add.1/Corr.1 et Add.2)

8. M. RAMBERG (Observateur du Comité maritime international) dit que le Comité maritime international se félicite de l'élaboration du projet de convention et de la tenue d'une conférence pour examiner ce projet. Le Comité espère que, lorsqu'elle conviendra d'un texte final, la Conférence accordera l'attention voulue à la question très complexe du champ d'application de la Convention. Il est extrêmement important de définir clairement le champ d'application de toute convention ayant force obligatoire. La question des marchandises faisant l'objet d'un transport international a été examinée longuement par l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) et la difficulté qu'il y a à déterminer le champ d'application d'une convention internationale sur ce sujet a conduit UNIDROIT à préférer des règles types. Le Comité espère que la Conférence examinera ce problème en détail et rédigera le texte de la Convention de manière aussi précise que possible.

9. La Conférence devrait également veiller à ce que la Convention soit aussi compatible que possible avec la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer (Règles de Hambourg), eu égard en particulier aux différences significatives existant entre cette dernière, le projet de Convention et la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises en ce qui concerne la déchéance du droit de limiter la responsabilité. Il est satisfaisant de voir que de nombreux Etats semblent favorables à ce que les Règles de Hambourg et la nouvelle Convention soient parfaitement compatibles sur ce point.

10. M. ZHAO (Chine) déclare que la Chine apprécie la contribution que la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) et son Groupe de travail des pratiques en matière de contrats internationaux ont apportée à la rédaction de la Convention. Le texte dont la Conférence est actuellement saisie est acceptable pour l'essentiel, bien que certaines parties nécessitent un examen plus approfondi. La Convention comblera les lacunes existant dans les règles régissant les transports internationaux facilitera la gestion et l'exploitation des terminaux et contribuera au développement du commerce international.

11. M. LARSEN (Etats-Unis d'Amérique) souligne l'attitude positive de sa délégation, étant donné qu'aux Etats-Unis les entreprises de manutention, les autorités portuaires et les propriétaires de conteneurs sont dans l'ensemble résolument favorables à une convention sur ce sujet. Le texte actuel doit être quelque peu amélioré cependant, afin que les lacunes laissées par les différentes conventions relatives au transport existantes soient dûment comblées, que quelque chose soit fait pour faciliter le mouvement des conteneurs; que la question de la documentation, en particulier sous forme d'échange électronique de données et d'établissement de contrats par des moyens électroniques, soit convenablement traitée, et qu'une des dispositions plus satisfaisantes soient prévues en matière de responsabilité et de limites de la responsabilité. Les Etats-Unis ont trouvé extrêmement frustrant que d'importantes conventions sur les transports ne soient pas entrées en vigueur en raison du nombre élevé de ratifications nécessaires; ainsi la Convention sur le transport multimodal international ne peut pas entrer en vigueur parce qu'elle nécessite 30 ratifications. Ils estiment donc que le nombre de ratifications nécessaires à l'entrée en vigueur de la Convention qui est sur le point d'être examinée ne devrait pas être élevé.

12. M. WALL (Royaume-Uni) déclare que le Royaume-Uni n'est pas encore convaincu qu'il soit justifié d'adopter une convention internationale sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport étant donné que cette question ne se prête pas à une uniformisation internationale. S'il est néanmoins démontré qu'une telle uniformité est nécessaire, le texte dont la Conférence est saisie devrait être sensiblement amélioré d'éviter toute confusion quant aux personnes effectivement visées dans la Convention et à la responsabilité des exploitants. Bien que sa délégation aborde les travaux avec un certain scepticisme, elle participera activement aux débats, soumettra des propositions appropriées pour améliorer le texte de la Convention et, si ce texte mérite d'être soutenu, elle considérera sa position sur la question le moment venu. Cependant, au départ, elle engage instamment les délégations à se demander sérieusement si l'on peut parvenir au cours de cette Conférence à établir une convention internationale susceptible d'être facilement comprise et d'être appliquée largement sur un plan international. Il a été dit qu'il fallait combler les lacunes laissées par les différentes conventions internationales relatives au transport, mais bon nombre de ces lacunes sont dues au fait que ces conventions n'ont pas rencontré le succès escompté en particulier auprès des grandes nations commerçantes. La délégation du Royaume-Uni souhaite aussi vivement que soit examiné soigneusement le coût de l'assurance qu'entraînerait la Convention proposée, notamment afin de limiter le nombre de personnes qui se verraient imposer des frais d'assurance trop lourds.

13. M. LEBEDEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) considère le projet de Convention comme un moyen utile d'établir un système internationalement acceptable de réglementation des transports dans leur ensemble. Il ne faut pas oublier qu'il a été jugé nécessaire d'élaborer ce projet parce qu'il s'est avéré que les marchandises subissent des dommages importants dans les terminaux de transport avant le chargement, au cours des opérations de transbordement ou après le déchargement, dommages qui ne sont donc couverts par aucune convention internationale sur les transports en vigueur. La terminologie a posé un certain nombre de problèmes. Le projet devrait peut-être être rédigé de manière plus précise sur certains points tels que la portée de la Convention, la définition des activités visées et les personnes auxquelles elle s'appliquerait.

La séance est levée à 16 h 50.

3ème séance plénière
mercredi 3 avril 1991, à 9 h 30

Président : M. ABASCAL (Mexique)

A/CONF.152/SR.3*

ELECTION DES VICE-PRESIDENTS DE LA CONFERENCE ET D'UN PRESIDENT POUR CHACUNE DES GRANDES COMMISSIONS (point 5 de l'ordre du jour) (suite)

Election du Président de la Première Commission

1. M. MORAN BOVIO (Espagne) propose d'élire M. Béraudo (France) au poste de Président de la Première Commission.
2. M. ROMAN (Belgique), parlant au nom du Groupe des Etats d'Europe occidentale et autres Etats, appuie cette proposition.
3. M. Béraudo (France) est élu Président de la Première Commission par acclamation.

La séance est levée à 10 heures.

4ème séance plénière
vendredi 5 avril 1991, à 16 h 55

Président : M. ABASCAL (Mexique)

A/CONF.152/SR.4

ELECTION DES VICE-PRESIDENTS DE LA CONFERENCE ET D'UN PRESIDENT POUR CHACUNE DES GRANDES COMMISSIONS (point 5 de l'ordre du jour) (suite)

1. Le PRESIDENT fait observer qu'à la 2ème séance, 10 candidatures seulement ont été présentées pour pourvoir les 22 postes de vice-président de la Conférence. Il invite les membres de la Conférence à proposer d'autres candidats.
 2. M. POPOV (Bulgarie), prenant la parole au nom des Etats d'Europe de l'Est, propose la candidature de la Bulgarie, de la République socialiste soviétique de Biélorussie, de l'Union des Républiques socialistes soviétiques et de la Yougoslavie.
 3. Mme MOTJOLOPANE (Lesotho), prenant la parole au nom des Etats africains, propose la candidature de l'Egypte, du Maroc et du Nigéria. Elle indique que ces Etats se réservent le droit de soumettre une quatrième candidature ultérieurement.
 4. Mme MUNGUIA ALDARACA (Mexique), prenant la parole au nom des pays d'Amérique latine, propose la candidature de l'Argentine. Ces Etats sont convenus de ne pas présenter d'autres candidats.
 5. M. LAVIÑA (Philippines) annonce que les Etats d'Asie sont convenus de remplacer l'Indonésie, dont ils avaient proposé la candidature à la 2ème séance, par la Thaïlande.
 6. Le PRESIDENT fait observer que l'article 6 du règlement intérieur prévoit 22 vice-présidents. Il demande si la Conférence souhaite modifier cette disposition pour tenir compte du fait que 19 candidatures seulement ont été présentées et envisager d'élire vice-présidents de la Conférence les chefs de délégation ou les représentants des Etats dont la candidature a été présentée.
 7. Il en est ainsi décidé.
 8. M. POPOV (Bulgarie) propose l'élection du représentant de la Yougoslavie au poste de président de la deuxième Commission.
 9. M. LAVIÑA (Philippines) appuie cette proposition.
 10. Mme Vilus (Yougoslavie) est élue Présidente de la deuxième Commission par acclamation.
- NOMINATION DES MEMBRES DU COMITE DE REDACTION (point 7 de l'ordre du jour)
11. M. LAVIÑA (Philippines) propose l'élection de M. Rao (Inde) au poste de Président du Comité de rédaction.
 12. M. Rao (Inde) est élu Président du Comité de rédaction par acclamation.

* Incorpore les rectifications figurant dans le document A/CONF.152/SR.2-8/Corr.1, en date du 1er avril 1992.

POUVOIRS DES REPRESENTANTS A LA CONFERENCE (point 6 de l'ordre du jour) (suite)

a) NOMINATION DES MEMBRES DE LA COMMISSION DE VERIFICATION DES POUVOIRS (suite)

13. Le PRESIDENT fait observer que l'article 4 du règlement intérieur prévoit la nomination d'une commission de vérification des pouvoirs comprenant neuf membres, dont la composition sera fondée sur celle de la Commission de vérification des pouvoirs de l'Assemblée générale des Nations Unies à sa quarante-cinquième session. D'après ce critère, la Commission de vérification des pouvoirs de la Conférence devrait comprendre les Etats suivants : Botswana, Chine, Côte d'Ivoire, Etats-Unis d'Amérique, Irlande, Jamaïque, Népal, Union des Républiques socialistes soviétiques et Uruguay. Cependant, comme le Botswana, la Côte d'Ivoire, l'Irlande, la Jamaïque, le Népal et l'Uruguay ne sont pas représentés à la Conférence, il faut les remplacer. Le Président invite donc les membres de la Conférence à proposer des candidats.
14. Mme MOTJLOPANE (Lesotho) propose la candidature de la Guinée et du Lesotho.
15. M. ROMAN (Belgique) propose la candidature du Canada.
16. M. POPOV (Bulgarie) propose la candidature de la République socialiste soviétique d'Ukraine.
17. Le PRESIDENT fait observer qu'aucun remplacement ne semble nécessaire en ce qui concerne le Groupe des Etats d'Europe de l'Est.
18. M. ILYTCHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) dit qu'il ne s'oppose pas à ce que la RSS d'Ukraine siège à la Commission de vérification des pouvoirs à la place de l'Union soviétique.
19. M. LAVIÑA (Philippines) présente la candidature de l'Arabie saoudite.
20. Mme MUNGUIA ALDARACA (Mexique) propose la candidature de l'Argentine et du Mexique.
21. Le PRESIDENT dit qu'en l'absence d'objections, il considérera que la Commission de vérification des pouvoirs de la Conférence comprend les représentants des Etats suivants : Arabie saoudite, Argentine, Canada, Chine, Etats-Unis d'Amérique, Guinée, Lesotho, Mexique et République socialiste soviétique d'Ukraine.
22. Il en est ainsi décidé.

La séance est levée à 17 h 15.

5ème séance plénière
lundi 8 avril 1991, à 16 h 35

Président : M. ABASCAL (Mexique)

A/CONF.152/SR.5

NOMINATION DE MEMBRES DU COMITE DE REDACTION (point 7 de l'ordre du jour) (suite)

1. Le PRESIDENT rappelle que le Bureau a proposé que le Comité de rédaction soit composé des représentants des 14 pays suivants : Allemagne, Chine, Egypte, Espagne, Etats-Unis d'Amérique, France, Guinée, Maroc, Mexique, Nigéria, Philippines, République socialiste soviétique d'Ukraine, Royaume-Uni et Union des Républiques socialistes soviétiques. Le choix de ces pays se justifie par le souci de ménager un bon équilibre linguistique. S'il n'y a pas d'objection, le Président considérera que la Conférence approuve la création du Comité de rédaction ainsi composé.
2. Il en est ainsi décidé.

POUVOIRS DES REPRESENTANTS A LA CONFERENCE (point 6 de l'ordre du jour) (suite)

a) NOMINATION DE LA COMMISSION DE VERIFICATION DES POUVOIRS (suite)

3. Le PRESIDENT déclare que le représentant de l'Arabie saoudite, nommé membre de la Commission de vérification des pouvoirs à la séance précédente, ne sera pas en mesure d'y siéger. Les Etats d'Asie sont convenus de nommer à sa place le représentant de la République islamique d'Iran. Le Président croit comprendre que la Conférence approuve ce choix et confirme cette nomination.
 4. Il en est ainsi décidé.
- ELECTION DES VICE-PRESIDENTS DE LA CONFERENCE ET D'UN PRESIDENT POUR CHACUNE DES GRANDES COMMISSIONS (point 5 de l'ordre du jour) (suite)
5. Mme MOTJLOPANE (Lesotho), prenant la parole au nom des Etats africains, propose que le poste de vice-président encore vacant revienne au Gabon.
 6. Le PRESIDENT croit comprendre que la Conférence souhaite que le chef de la délégation ou le représentant du Gabon soit élu vice-président de la Conférence.
 7. Il en est ainsi décidé.

La séance est levée à 16 h 40.

6ème séance plénière
mardi 16 avril 1991, à 9 h 30

Président : M. ABASCAL (Mexique)

A/CONF.152/SR.6*

EXAMEN DE LA QUESTION DE LA RESPONSABILITE DES EXPLOITANTS DE TERMINAUX DE TRANSPORT DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL, CONFORMEMENT A LA RESOLUTION 44/33 DE L'ASSEMBLEE GENERALE EN DATE DU 4 DECEMBRE 1989 (point 9 de l'ordre du jour) (suite)

Projet de Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international (A/CONF.152/11, A/CONF.152/12)

1. Le PRESIDENT invite la Conférence à examiner le titre et le texte du projet de Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international. Des titres différents sont proposés dans le projet établi par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) (A/CONF.152/5) et dans une proposition présentée par la Chine (A/CONF.152/L.2). Le texte des articles premier à 16, tel qu'approuvé par la première Commission, est reproduit dans le document A/CONF.152/11 et celui des articles 17 à 25, tel qu'approuvé par la deuxième Commission, dans le document A/CONF.152/12. L'Allemagne, l'Australie, l'Italie et le Japon ont présenté une proposition relative à l'alinéa a) de l'article premier (A/CONF.152/L.5). Le Président rappelle à la Conférence que toutes les décisions de fond doivent être prises à la majorité des deux tiers.

Titre de la Convention (A/CONF.152/5, A/CONF.152/L.2)

2. M. ZHAO Chengbi (Chine) dit que sa délégation a déjà expliqué le pourquoi de sa proposition (A/CONF.152/L.2) lors de l'examen de l'alinéa c) de l'article premier par la première Commission (A/CONF.152/C.1/SR.2, par. 47). La Convention devrait être intitulée "Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le transport international de marchandises" pour deux raisons. Premièrement, les articles de fond de la Convention devraient s'appliquer non seulement aux marchandises faisant l'objet d'un commerce, mais aussi aux marchandises non commerciales. Deuxièmement, bien que la Convention porte sur le commerce international, elle sera étroitement liée aux instruments internationaux actuels relatifs au transport des marchandises - notamment la Convention des Nations Unies de 1978 sur le transport de marchandises par mer - et comblera les lacunes desdits instruments, qui ne se limitent pas au commerce international.

3. M. LAVIÑA (Philippines) dit qu'à moins que des arguments convaincants ne soient avancés contre la proposition de la Chine, il est disposé à l'approuver. Le "transport international" est défini à l'alinéa c) de l'article premier, sans qu'il soit fait référence au commerce international et, bien que la Convention porte sur le commerce international, l'expression "transport international de marchandises" est peut-être plus appropriée.

4. Le PRESIDENT invite la Conférence à voter sur la proposition publiée sous la cote A/CONF.152/L.2.

5. Il y a 6 voix pour, 7 voix contre et 18 abstentions. N'ayant pas recueilli la majorité des deux tiers, la proposition n'est pas adoptée.

6. Le PRESIDENT invite la Conférence à voter sur le titre "Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international", figurant dans le projet établi par la CNUDCI (A/CONF.152/5).

7. Par 21 voix contre zéro, avec 9 abstentions, le titre proposé dans le document A/CONF.152/5 est adopté.

Article premier (A/CONF.152/L.5)

8. Le PRESIDENT invite la Conférence à examiner article par article le texte approuvé par la première Commission (A/CONF.152/11).

9. M. SMITH (Australie), présentant la proposition de l'Allemagne, de l'Australie, de l'Italie et du Japon tendant à modifier la deuxième phrase de l'alinéa a) (A/CONF.152/L.5), dit que cette proposition vise à surmonter des problèmes dont la Conférence a maintenant bien conscience. La délégation australienne juge qu'il est essentiel d'éclaircir la situation face à la Convention des entrepreneurs de manutention qui agissent en application d'une "clause Himalaya" ou d'une clause similaire d'un connaissance. La proposition a pour objet de préciser qu'on ne saurait échapper à sa responsabilité en vertu de la Convention en invoquant les exonérations et limites de responsabilité d'un transporteur, sans avoir la pleine responsabilité d'un transporteur. M. Smith rappelle que les entrepreneurs de manutention représentent peut-être 90 % des exploitants dans le domaine d'activité régi par la Convention. Bien que l'on ait avancé que tous les entrepreneurs de manutention n'invoqueraient pas une "clause Himalaya" ou une clause similaire uniquement pour obtenir le bénéfice des limites de responsabilité d'un transporteur, il est bon de garder présent à l'esprit que tous les ports ne sont pas également concurrentiels et que les entrepreneurs de

* Incorpore les rectifications figurant dans le document A/CONF.152/SR.2-8/Corr.1, en date du 1er avril 1992.

manutention ont un pouvoir de négociation important, étant souvent en situation de monopole. On peut dire sans grand risque d'erreur que, dans un certain nombre de juridictions, s'il leur est possible de s'exonérer par convention du régime instauré par la Convention, les entrepreneurs de manutention se prévaudront sans doute de cette possibilité. En outre, toutes les "clauses Himalaya" et clauses similaires ne se limitent pas nécessairement à offrir aux entrepreneurs de manutention les exonérations et limites de responsabilité du transporteur; dans un certain nombre de juridictions de common law, ces clauses sont d'application suffisamment large pour exclure toute responsabilité des entrepreneurs de manutention. Dans de tels cas, ces entrepreneurs ne sont nullement incités à améliorer leurs services. Pour M. Smith, l'un des principaux objectifs de la Convention est d'établir des règles uniformes régissant un domaine d'activité dans lequel l'endommagement des marchandises est fréquent - pas tant durant le transit que durant la manutention, le chargement et l'entreposage. Il souligne que la proposition n'entraînera pas la nécessité de souscrire une double assurance. Si les entrepreneurs en manutention étaient soumis aux règles impératives de la Convention, ils devraient souscrire leur propre assurance, mais ils ne seraient pas incités à conclure des arrangements contractuels avec les assurances pour pouvoir bénéficier aussi de la police d'assurance de ces derniers.

10. Le PRESIDENT note que le mot anglais "stevedore" (entrepreneur de manutention) ne figure pas dans la Convention. Son utilisation durant la Conférence a été source de confusion car traduit dans certaines langues, il désigne l'ouvrier chargé de la manutention des marchandises et non son employeur. Pour les anglophones, le mot "stevedore" désigne aussi bien l'employeur que l'employé et, de ce point de vue, un "stevedore" peut être considéré comme un exploitant de terminal de transport.

11. M. LARSEN (Etats-Unis d'Amérique) appuie l'interprétation du Président en faisant remarquer que les entreprises de manutention dont il est question sont des sociétés qui chargent et déchargent des navires. Ceux qui travaillent pour de telles sociétés (dockers, débardeurs) sont appelés "longshoremen" aux Etats-Unis et "dockers" au Royaume-Uni; la Conférence traite ici des entreprises commerciales de manutention.

12. En ce qui concerne la proposition présentée par les quatre pays (A/CONF.152/L.5), M. Larsen rappelle qu'en 1989, la CNUDCI avait indiqué dans sa définition de l'expression "exploitant de terminal de transport" qu'une personne ne serait pas considérée comme un exploitant dans la mesure où elle serait responsable des marchandises en vertu des règles juridiques applicables au transport (A/44/17, par. 29 à 31). Selon M. Larsen, cette formulation correspond au degré maximal d'uniformisation du droit auquel la Conférence peut parvenir sur le plan pratique. Elle permet de continuer à utiliser la "clause Himalaya" en vertu de laquelle une entreprise de manutention peut choisir de se placer sous le régime du connaissance maritime ou sous celui de la Convention. Selon la législation des Etats-Unis, une entreprise de manutention ne peut décliner toute responsabilité sans contrevenir à l'ordre public. Les entreprises de manutention des Etats-Unis ont besoin de la souplesse que donne le texte du paragraphe a) de l'article premier tel qu'il figure dans le document A/CONF.152/11, faute de quoi la Convention ne présenterait pour elles aucun intérêt. La proposition des quatre pays a ramené la Conférence dans l'impasse dans laquelle elle se trouvait en essayant de déterminer s'il fallait inclure dans la Convention une définition du terme "transporteur". Puisqu'il s'est révélé impossible de répondre à cette question, la seule attitude possible consiste à accepter le texte approuvé par la première Commission (A/CONF.152/11).

13. Mme SKOVBY (Danemark) dit que la responsabilité - au sens dans lequel ce terme est utilisé dans la Convention - du transporteur qui fournit lui-même les services relatifs au transport ou qui fait à cette fin appel à l'un de ses préposés est généralement régie par la législation relative au transport de marchandises; si le transporteur fait appel à la place à un entrepreneur indépendant - Mme Skovby préfère cette expression à celle d'"entrepreneur de manutention" -, le fait que la législation pertinente relative au transport de marchandises accepte ou non la "clause Himalaya" ne change rien, en particulier dans le cas des transporteurs maritimes. Si le transporteur maritime fournit les services relatifs au transport lui-même ou par l'intermédiaire d'un de ses préposés, il peut, en vertu des Règles de La Haye-Visby, mais non en vertu des Règles de Hambourg, décliner toute responsabilité pendant les périodes situées avant le chargement et après le déchargement; le chargeur ou le réceptionnaire accepterait ce déni de responsabilité. Si la réglementation pertinente ou le document de transport, le connaissance par exemple, comporte une "clause Himalaya", cela ne fait aucune différence pour le chargeur ou le réceptionnaire que le transporteur utilise ou non un entrepreneur indépendant. Si le chargeur ou le réceptionnaire ne peut accepter le déni de responsabilité, il peut soit refuser, soit prendre lui-même en charge les services relatifs au transport, par exemple en vertu d'une clause franco chargement et déchargement et il peut alors conclure un accord avec l'exploitant du terminal.

14. Dans la mesure où le transporteur est autorisé à décliner toute responsabilité, l'entrepreneur indépendant peut en faire autant lorsqu'il travaille pour lui, puisqu'il a alors les mêmes droits et les mêmes obligations que lui. Le fait de ne pas autoriser un déni de responsabilité correspond à un choix politique et implique que, si une personne n'est pas satisfaite des dispositions des Règles de La Haye et des Règles de La Haye-Visby, elle doit se tourner vers les Règles de Hambourg.

15. M. TUVAYANOND (Thaïlande) juge ambigu le texte du paragraphe a) de l'article premier approuvé par la première Commission. L'exploitant du terminal de transport est défini dans la première phrase comme une personne qui prend en garde des marchandises, et dans la deuxième comme une personne qui est responsable des marchandises. La première Commission ayant décidé de ne pas définir le terme "transporteur" à l'article premier, parce que cela entraînerait trop de problèmes, il aurait donc été logique de supprimer ce terme à l'article 11. Cependant, comme on ne peut éviter totalement de mentionner le transporteur dans le texte de la Convention, le représentant de la Thaïlande appuie la proposition des quatre pays (A/CONF.152/L.5), parce qu'elle aidera à dissiper tout malentendu éventuel.

16. M. HERBER (Allemagne) dit que sa délégation avait au départ considéré que l'article premier ne devrait pas contenir de référence à la loi nationale ou de définition du terme "transporteur", parce que l'on pouvait présumer que tous les Etats savaient ce qu'il signifiait. Cependant, cette hypothèse s'est révélée fautive et la Conférence a passé un certain temps à essayer en vain de trouver une définition acceptable. Bien évidemment, la proposition des quatre pays n'oblige pas à établir une telle définition mais renvoie simplement au droit national, le débat en ayant montré la nécessité. La principale différence avec le texte approuvé par la première Commission est que le texte de la proposition a un champ d'application plus vaste et couvrirait un certain nombre de situations dans lesquelles le droit du transport serait applicable.

17. M. BERAUDO (France) dit que la définition des termes "exploitant de terminal de transport" est un élément déterminant du champ d'application de la Convention sur laquelle on a tant travaillé pendant tant d'années. L'un des principaux objectifs de la Conférence étant de veiller à ce que toutes les définitions figurant à l'article premier soient uniformément interprétées et applicables dans chacun des Etats qui ratifient la Convention, il convient d'éviter d'insérer dans cet article des termes susceptibles de donner lieu à des interprétations divergentes selon les systèmes juridiques. Si l'on interprète l'expression "responsable des marchandises" comme signifiant que la responsabilité peut être élargie pour couvrir des activités autres que le transport, on créera une situation très incertaine.

18. Le droit du transport maritime actuellement appliqué découle des Règles de La Haye-Visby qui contiennent un certain nombre de dispositions imposées par les transporteurs à une époque où le transport par mer était incertain et dangereux. Ces règles, toujours en vigueur dans nombre de pays, prévoient un régime de responsabilité qui est très favorable au transporteur, mais très dur pour le chargeur. Il est légitime que le chargeur souhaite s'assurer, lorsqu'il envoie des marchandises dans un pays où des clauses telles que la "clause Himalaya" sont applicables, qu'il n'aura pas à endosser le préjudice résultant par exemple de l'endommagement d'un conteneur dû à une faute de manutention.

19. Par souci d'uniformité et pour mettre fin aux pratiques exagérément défavorables au chargeur, il faut donc remanier le paragraphe a) de l'article premier, de manière à faire clairement apparaître que la protection dont bénéficie le transporteur ne peut être étendue à l'entreprise de manutention dans les cas où cela n'est pas justifié. Si le texte approuvé par la première Commission est adopté, il risque d'être interprété par certains pays d'une manière qui ferait perdre tout son sens à la Convention. M. Beraudo appuie donc la proposition formulée dans le document A/CONF.152/L.5.

20. M. OCHIAI (Japon) rappelle qu'à la vingt-deuxième session de la CNUDCI, la délégation des Etats-Unis avait proposé de supprimer au paragraphe a) de l'article premier la référence au transporteur (A/CN.9/SR.403, par. 26). L'objet de cette proposition était d'exclure les entreprises de manutention du champ d'application du projet de Convention lorsqu'elles étaient déjà couvertes par des clauses figurant dans des connaissements qui leur permettaient de bénéficier des limites de responsabilité applicables aux transporteurs en vertu de la législation du transport. Si cet argument était accepté, les entreprises de manutention pourraient facilement échapper au régime de responsabilité découlant de la Convention en invoquant simplement des clauses telles que la "clause Himalaya". La question est donc très importante pour l'application de la Convention. C'est pour cette raison que la délégation japonaise a appuyé la proposition formulée dans le document A/CONF.152/L.5.

21. M. LEBEDEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) souhaite, quelle que soit la décision prise sur la proposition des quatre pays, que soit consigné le fait que, selon l'avis général tel qu'il ressort des travaux de la Conférence, la Convention doit effectivement s'appliquer aux entreprises de manutention.

22. Mlle VAN DER HORST (Pays-Bas) appuie la proposition pour les raisons présentées par les autres délégations qui s'y sont déclarées favorables.

23. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique), répondant au point soulevé par le représentant du Japon, dit que les entreprises de manutention ne devraient pas être à même de décliner toute responsabilité en se fondant simplement sur des clauses contractuelles; c'est là une question d'ordre public, non seulement aux Etats-Unis, mais aussi dans un certain nombre d'autres pays de common law. Il comprend cependant que la situation n'est pas la même dans des pays tels que l'Australie et le Japon. Les arguments que son pays a avancés à ce sujet à la Conférence des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, en 1978, restent valables: les entrepreneurs de manutention ne sont ni des transporteurs ni des préposés du transporteur et leurs activités ne devraient donc pas être régies comme s'ils l'étaient; ils devraient plutôt figurer dans la catégorie des "exploitants". Ils peuvent obtenir dans une certaine mesure le bénéfice de la protection accordée au transporteur, notamment en ce qui concerne le chargement et le déchargement, phases pendant lesquelles les marchandises subissent le plus souvent des dommages, mais cette protection doit être négociée en échange d'un tarif spécial de manière à éviter la nécessité d'une double assurance. M. Sweeney n'est pas en mesure d'appuyer la proposition des quatre pays et est très favorable à l'adoption du texte de la première Commission.

24. M. SOLIMAN (Egypte) dit que le texte de l'article premier adopté par la première Commission précise suffisamment ce qu'il faut comprendre par le mot "exploitant". Selon lui, ce texte n'a pas besoin d'être modifié.

25. Le PRESIDENT, résumant les débats, dit que la question à l'examen est la plus importante qu'ait à trancher la Conférence et qu'il faudrait s'attacher avec le plus grand soin à arriver à la bonne conclusion. Deux positions divergentes ont été présentées: la première, qui est celle des quatre auteurs de la proposition A/CONF.152/L.5, n'est pas acceptable à certains pays,

notamment les Etats-Unis et, si elle est acceptée, ces derniers pays hésiteront à adhérer à la Convention. Quant à la deuxième position, selon laquelle les entrepreneurs de manutention sont couverts par les clauses d'autres instruments, elle pourrait avoir pour effet de détruire l'uniformité de la Convention.

26. M. BONELL (Italie) prend note avec un profond regret de la déclaration faite par la délégation des Etats-Unis selon laquelle l'adoption de la proposition des quatre pays (A/CONF.152/L.5) pourrait empêcher le Gouvernement des Etats-Unis d'accepter la Convention. Il estime que les Etats-Unis souhaitent, non pas permettre aux entrepreneurs de manutention de se dégager par convention du régime établi par la Convention, mais plutôt leur donner un choix entre ce régime et le régime établi par les Règles de La Haye-Visby et peut-être les Règles de Hambourg. Pour nombre d'autres pays, si les entrepreneurs de manutention ne sont pas responsables en vertu de la Convention, ils ne seront pas responsables du tout et c'est à l'intention de ces pays que la proposition a été présentée. Pour ce qui est de la situation particulière des Etats-Unis, M. Bonell voit peu de différence quant au fond entre l'amendement présenté par les quatre pays et le texte actuel. Quel que soit le résultat du vote sur l'amendement proposé, il espère que les craintes exprimées par la délégation des Etats-Unis se révéleront infondées.

27. M. INGRAM (Royaume-Uni), parlant en tant que représentant d'un pays de common law, qui est également le pays où est née la "clause Himalaya", souhaite appuyer la proposition des quatre pays qui, selon lui, va dans le sens de la clarté et de l'uniformité.

28. Mme ZAWITOSKI (Etats-Unis d'Amérique) dit qu'en vertu de la loi des Etats-Unis, la présence d'une "clause Himalaya" dans le connaissement ne signifie pas automatiquement que les entrepreneurs de manutention pourront bénéficier de la protection accordée aux transporteurs par le connaissement; comme il ressort de la jurisprudence des Etats-Unis, plusieurs conditions strictes doivent être réunies. Le connaissement doit comporter une clause donnant au chargeur la possibilité d'écarter la limitation par colis prévue dans les Règles de La Haye en déclarant une valeur supérieure pour sa cargaison et en payant un montant supplémentaire. Autre condition, le connaissement doit comporter une clause selon laquelle la responsabilité du transporteur sur les marchandises s'étend à la période durant laquelle ces marchandises sont entre les mains d'entrepreneurs de manutention. Si cette période n'est pas couverte, l'entrepreneur de manutention n'est pas protégé, même si le connaissement comporte une "clause Himalaya". La délégation des Etats-Unis craint que l'adoption de la proposition ne suscite un grave conflit, car la Convention - qui se fonde sur les Règles de Hambourg - pourrait s'opposer directement aux Règles de La Haye, avec de sérieuses conséquences pour ce qui est de la période durant laquelle les marchandises sont entre les mains des entrepreneurs de manutention.

29. M. HERBER (Allemagne) dit que, dans la plupart des pays, la situation est différente de celle qui vient d'être décrite par la représentante des Etats-Unis; si l'entrepreneur de manutention est couvert par une "clause Himalaya" du connaissement, alors, en vertu des Règles de La Haye-Visby, il n'encourt pas de responsabilité impérative portant sur la période du chargement et du déchargement. En d'autres termes, dans la majorité des pays, les entrepreneurs de manutention bénéficient, par le biais de la "clause Himalaya", des exonérations de responsabilité accordées au transporteur. L'objet de la proposition est de sortir les entrepreneurs de manutention de ce régime et de les englober dans le régime de la Convention.

30. M. SMITH (Australie) approuve le représentant de l'Allemagne et s'associe à l'observation faite par le représentant de la France selon lequel l'un des principaux objets de la Convention est de promouvoir l'uniformité du droit. Dans la pratique, les entrepreneurs de manutention jouissent souvent d'une situation de monopole qui leur permet d'obtenir une pleine exonération de responsabilité; dans son propre pays, par exemple, il semble que la majorité des connaissements comportent une "clause Himalaya". Pour ce qui est des risques de conflit entre les conventions mentionnées par la représentante des Etats-Unis, la question qui se pose est l'application impérative d'un régime. La seule raison pour laquelle les entrepreneurs de manutention pourraient être soumis aux dispositions des Règles de La Haye-Visby serait qu'ils auraient recouru à une clause par laquelle ils auraient convenu d'accepter ce régime; mais si ces entrepreneurs sont soumis au régime impératif régissant les exploitants de terminaux de transport, ils ne seront plus incités à bénéficier de la protection accordée aux transporteurs et il n'y aura donc pas de risque de conflit.

31. M. HORNBY (Canada) approuve ces remarques et le point de vue du représentant de l'Allemagne. Dans son pays également, les exploitants peuvent s'exonérer de leur responsabilité en invoquant la "clause Himalaya". Soucieuse de voir mis en oeuvre le principe à la base de la Convention, la délégation canadienne approuve la proposition des quatre pays.

32. Par 26 voix contre 4, avec 5 abstentions, la proposition de l'Allemagne, de l'Australie, de l'Italie et du Japon tendant à modifier l'alinéa a) de l'article premier (A/CONF.152/L.5) est adoptée.

33. M. MORAN (Espagne) dit que la traduction espagnole de l'amendement qui vient d'être adopté n'est pas exacte.

34. M. BERGSTEN (Secrétaire exécutif) dit que le Secrétariat a pris note de ce point. Par souci d'uniformité, la Conférence voudra peut-être aligner les temps employés dans la version anglaise de l'amendement sur ceux qui ont été employés dans les autres articles en remplaçant "shall not be" par "is not".

35. Il en est ainsi décidé.

36. Par 27 voix contre 2, avec 3 abstentions, l'article premier, tel que modifié par la proposition publiée sous la cote A/CONF.152/L.5, est adopté.

Article 2

37. Par 30 voix contre zéro, avec 3 abstentions, l'article 2 est adopté.

Article 3

38. Par 29 voix contre 2, avec 2 abstentions, l'article 3 est adopté.

39. M. INGRAM (Royaume-Uni), prenant la parole pour expliquer son vote, dit avoir voté contre l'article, parce que celui-ci ne précise pas suffisamment la période durant laquelle l'exploitant est responsable des marchandises.

Article 4

40. Par 29 voix contre une, avec 4 abstentions, l'article 4 est adopté.

41. M. LAVIÑA (Philippines), prenant la parole pour expliquer son vote, déclare s'être abstenu parce que le libellé de l'article 4, notamment de ses paragraphes 1 et 2, n'est pas clair.

Article 5

42. Par 30 voix contre 2, avec 2 abstentions, l'article 5 est adopté.

Article 6

43. Par 23 voix contre 3, avec 8 abstentions, l'article 6 est adopté.

44. M. RUSTAND (Suède), prenant la parole pour expliquer son vote, déclare s'être abstenu parce qu'il souhaiterait que la Convention énonce des limites de responsabilité plus élevées, afin de tenir compte des effets de l'inflation. La délégation des Etats-Unis a mentionné ce fait durant l'examen de l'article 6 par la première Commission (A/CONF.152/C.1/SR.8, par. 64).

45. M. LAVIÑA (Philippines), prenant la parole pour expliquer son vote, dit que sa délégation s'est abstenue parce qu'elle regrette que la Convention ne dispose pas, comme l'avait proposé la délégation allemande dans le document A/CONF.152/C.1/L.12, que les unités de compte par colis, au même titre que par kilogramme, sont une base de calcul des limites de responsabilité. Si la Convention l'avait fait, elle aurait tenu compte des expéditions de poids peu élevé, mais de valeur importante, comme les autres conventions.

46. M. LARSEN (Etats-Unis d'Amérique), prenant la parole pour expliquer son vote, déclare avoir voté pour l'article, étant entendu que l'exploitant de terminal ne pourra pas unilatéralement, par contrat, convenir de relever les limites de responsabilité de ses préposés ou mandataires et des autres personnes aux services desquels il fait appel.

47. M. SCHROCK (Allemagne), prenant la parole pour expliquer son vote, dit s'être abstenu pour les raisons avancées par les délégations de la Suède et des Philippines.

48. M. INGRAM (Royaume-Uni), prenant la parole pour expliquer son vote, déclare avoir voté contre l'article parce que celui-ci ne comporte pas de limite globale de responsabilité. Sa délégation a expliqué à la première Commission (A/CONF.152/C.1/SR.10, par. 25 et 26) les sérieuses conséquences que cela peut avoir pour un exploitant désireux de souscrire une assurance et pour les assureurs en général. L'adoption d'une convention qui rendrait l'assurance des risques plus difficile qu'auparavant ne serait pas propice au commerce international. En outre, sans limite globale de responsabilité, la Convention sera moins attrayante pour de nombreux Etats, car leurs exploitants de terminaux seront soumis à des limites de responsabilité si élevées que la Convention perdra son utilité et aura peu de chances d'entrer en vigueur.

49. M. HORNBY (Canada), prenant la parole pour expliquer son vote, déclare s'être abstenu en raison de l'absence d'une disposition prévoyant une limite de responsabilité globale et une limite de responsabilité par colis. Faute d'une telle disposition, l'exploitant sera exposé à des risques et à une responsabilité injustifiés.

Article 7

50. Par 34 voix contre zéro, l'article 7 est adopté.

Article 8

51. Par 23 voix contre 7, avec 3 abstentions, l'article 8 est adopté.

52. M. RUSTAND (Suède) considère cet article comme très important. Il aurait préféré le libellé qui aurait résulté de l'adoption, soit de la proposition néerlandaise (A/CONF.152/C.1/L.25), soit de la seconde option proposée par l'Allemagne (A/CONF.152/C.1/L.3, deuxième paragraphe). Il n'est pas satisfait de la manière dont les actes ou omissions de préposés ou mandataires peuvent restreindre le droit qu'a l'exploitant de limiter sa responsabilité.

53. M. INGRAM (Royaume-Uni) dit que c'est pour des raisons similaires qu'il a été contraint de voter contre l'article. Le fait que les limites de responsabilité d'un exploitant puissent être dépassées en raison d'actes intentionnels ou téméraires de ses préposés ou mandataires aura la conséquence suivante : la responsabilité sera pratiquement impossible à assurer, ou ne pourra être assurée qu'à un coût très élevé, ce qui n'est dans l'intérêt de personne.

54. M. HORNBY (Canada) s'associe aux observations faites par les deux intervenants précédents.
55. M. LAVIÑA (Philippines) dit que, s'il s'est abstenu, c'est parce que l'examen de cet article n'a pas dissipé ses doutes, notamment à propos de l'association faite entre la témérité et le fait de connaître les conséquences d'un acte.
56. M. SCHROCK (Allemagne), Mlle VAN DER HORST (Pays-Bas) et M. CHRISTOV (Bulgarie) indiquent qu'ils ont voté contre l'article pour les mêmes raisons que la Suède, le Royaume-Uni et le Canada.

La séance est levée à 12 h 45.

7ème séance plénière
mercredi 17 avril 1991, à 9 h 30

Président : M. ABASCAL (Mexique)

A/CONF.152/SR.7

EXAMEN DE LA QUESTION DE LA RESPONSABILITE DES EXPLOITANTS DE TERMINAUX DE TRANSPORT DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL CONFORMEMENT A LA RESOLUTION 44/33 DE L'ASSEMBLEE GENERALE EN DATE DU 4 DECEMBRE 1989 (point 9 de l'ordre du jour) (suite)

Projet de Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international (suite) (A/CONF.152/11, A/CONF.152/12)

1. Le PRESIDENT rappelle les propositions présentées par la Chine à propos de l'article 9 (A/CONF.152/L.3), par les Etats-Unis à propos de l'article 21 (A/CONF.152/L.7), par le Royaume-Uni à propos du paragraphe 1 de l'article 22 (A/CONF.152/L.4) et par la Chine, le Mexique, l'Espagne, l'Union soviétique et les Etats-Unis à propos du préambule (A/CONF.152/L.6).

Article 9 (A/CONF.152/L.3)

2. M. WANG Yangyang (Chine) dit que sa délégation propose soit l'adjonction d'un nouvel alinéa c) à l'article 9, soit des amendements au libellé de l'alinéa a) actuel (A/CONF.152/L.3). Elle n'est pas entièrement contre le texte approuvé par la première Commission (A/CONF.152/11), mais il lui semble incomplet et gros d'ambiguïtés. La proposition chinoise vise donc à aligner l'article sur le paragraphe 4 de l'article 13 des Règles de Hambourg et le paragraphe 4 de l'article 23 de la Convention sur le transport multimodal. Le terminal est le point d'articulation des transports maritimes, terrestres et aériens, à la conjonction des divers régimes applicables aux transports. Si la disposition relative aux précautions que l'exploitant doit prendre avec les marchandises dangereuses est assurément très importante, la Convention n'en doit pas moins envisager aussi les mesures d'urgence que l'exploitant a le droit de prendre face à un danger déclaré. La disposition doit donc lui permettre d'écarter ce danger aussi rapidement que possible, et d'éviter tout péril pour les personnes, les marchandises et les autres biens en général. Le coût des avaries subies par les marchandises du fait de cette intervention légitime ne doit pas être à la charge de l'exploitant. Or, cela ne ressort pas clairement du texte actuel.

3. La délégation chinoise n'ignore pas la différence qu'il y a entre l'exploitant de terminal, dont les activités sont essentiellement terrestres, et le transporteur, dont les activités sont essentiellement maritimes. C'est pourquoi sa proposition modifie légèrement le texte du paragraphe 4 de l'article 13 des Règles de Hambourg : le terme "débarquées" est remplacé par "retirées". Cela dit, le fait que le danger se manifeste sur terre ne retranche rien au devoir que l'exploitant a de l'écarter et l'indemnité qu'il peut percevoir doit être proportionnée à cette responsabilité. La délégation chinoise n'a rien contre l'idée que la responsabilité de l'exploitant soit déterminée par les tribunaux, mais elle souhaiterait une disposition plus souple et plus complète, qui rendrait plus générale l'application de la Convention et ne laisserait pas aux tribunaux de trop nombreux problèmes. Les exploitants pourraient bien voir dans l'article plus de risques qu'il ne sont prêts à en assumer puisque, quant le danger se déclare effectivement, on peut toujours penser qu'ils n'ont pas pris les précautions qui s'imposaient. Il s'ensuit qu'ils sont responsables des dommages causés par les mesures d'urgence qu'ils ont prises, situation qui mettrait en difficulté les exploitants de beaucoup de pays si on devait leur imposer la Convention sous sa forme actuelle. Si la responsabilité de l'exploitant est plus complète mais que ses intérêts légitimes sont protégés, la Convention le rendra d'autant plus désireux d'assumer ses responsabilités et, partant, de réduire les avaries. Ce qui va dans le sens des objectifs de la Convention.

4. Mme SKOVBY (Danemark) constate que la proposition chinoise à ce qu'elle croit comprendre, couvre les cas où l'exploitant sait que les marchandises sont dangereuses. Or, selon l'interprétation que le Danemark fait de la Convention, si l'exploitant sait les marchandises dangereuses, il doit agir en conséquence, par exemple, en demandant pour ses services un prix plus élevé qu'à l'ordinaire; sa responsabilité serait établie selon l'article 5 et son devoir de réparer en vertu de l'article 6. Mais la proposition chinoise dit qu'il n'y a pas matière à indemnisation quand l'exploitant a pris les marchandises en garde en sachant qu'elles étaient dangereuses : en tel cas, elles ne sont pas considérées comme dangereuses pour lui. La proposition s'inspire des Règles de Hambourg, lesquelles, il ne faut pas l'oublier, sont très précisément axées sur le transport maritime, alors que les activités d'un terminal sont essentiellement terrestres et ne sont donc pas soumises aux seules réglementations applicables aux transports maritimes.

5. M. HERBER (Allemagne) recommande de rejeter la proposition chinoise. Le nouvel alinéa proposé traite certes du cas où l'exploitant sait que les marchandises sont dangereuses, mais il ne s'intègre pas logiquement dans un article introduit par un alinéa qui postule une situation toute différente. Pour faire place à la proposition chinoise, il faudrait faire un paragraphe unique de l'ensemble de l'article actuel, et transformer la propositions en un deuxième paragraphe. Un remaniement de cette ampleur et si tardif, aux fins de fixer une règle globale serait risqué.

6. Si l'exploitant de terminal sait que telle marchandise est dangereuse, il doit s'entendre d'une manière ou d'une autre avec son contractant. A eux deux, ils régleront certainement la question. Il va sans dire que s'il y a danger pour les vies humaines l'exploitant est tenu de prendre des précautions. A l'heure actuelle, l'intégration de la proposition chinoise serait mal venue. M. Herber pense que la lacune qu'elle vise à combler ne sera pas source de grands problèmes.

7. Le PRESIDENT invite la Conférence à se prononcer sur la proposition figurant au premier paragraphe du document A/CONF.152/L.3.

8. Il y a 2 voix pour, 17 voix contre et 17 abstentions. N'ayant pas recueilli la majorité requise des deux tiers, la proposition n'est pas adoptée.

9. M. WANG Yangyang (Chine) regrette que des raisons techniques aient empêché la distribution de la proposition chinoise aux membres de la première Commission. Il retire le reste des amendements.

10. M. LAVIÑA (Philippines), jugeant qu'il s'agissait là d'une proposition intéressante, estime qu'elle aurait dû être examinée par la première Commission.

11. Par 21 voix contre une, avec 7 abstentions, l'article 9 est adopté.

12. M. LARSEN (Etats-Unis d'Amérique), expliquant son vote, rappelle que le titre de l'article est précisément : "Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses" et que la disposition règle la situation dans laquelle l'exploitant de terminal ignore la nature dangereuse des marchandises. Elle ne traite pas des aspects écologiques du traitement à réserver à ces marchandises, ni du droit à indemnisation qu'aurait l'exploitant en compensation de sa responsabilité civile.

Article 10

13. Par 32 voix contre une, avec 3 abstentions, l'article 10 est adopté.

14. M. LARSEN (Etats-Unis d'Amérique), expliquant son vote, déclare que si sa délégation a voté en faveur de l'article 10, c'est qu'elle croit comprendre que, selon le texte, l'exploitant peut retenir les marchandises en garantie des montants qui lui sont dus pour les avoir gardées, tant pendant la durée de sa responsabilité qu'après. Ainsi, il peut réclamer une indemnisation au titre de l'entreposage après qu'il a mis les marchandises à la disposition de la personne habilitée à en prendre livraison. De plus, en vertu du paragraphe 3 de l'article 10, l'exploitant peut vendre les marchandises pour obtenir remboursement de sa créance, en supposant satisfaites les exigences légales de l'Etat où se trouvaient les marchandises.

Article 11

15. M. LAVIÑA (Philippines) s'interroge sur l'emploi au paragraphe 4 du mot "présumé", dont le sens usuel se rattache à des activités criminelles, et du mot "apprehended" dans la version anglaise, qui évoque une attitude subjective, comme la peur.

16. Le PRESIDENT est convaincu que le Comité de rédaction a voulu suivre la disposition correspondante des Règles de Hambourg, où l'on retrouve les mêmes termes.

17. Par 32 voix contre une, avec 3 abstentions, l'article 11 est adopté.

18. M. OCHIAI (Japon), expliquant sa position, dit qu'il s'est abstenu par crainte des graves difficultés que peut soulever la mention du "transporteur" au paragraphe 4. Si le transport de marchandise est un transport fractionné, quel est donc le transporteur que vise ce paragraphe ? Par exemple, s'il y a trois transporteurs, s'agit-il du premier, du deuxième, du dernier, ou des trois à la fois ? En deuxième lieu, si le transporteur en question n'a ni succursale ni agence dans le pays où l'exploitant a assuré les services relatifs au transport, doit-il s'y rendre néanmoins pour donner à l'exploitant "toutes les facilités raisonnables pour inspecter, gérer et inventorier les marchandises" ? Dans l'affirmative, ce paragraphe ne lui impose-t-il pas des obligations trop lourdes ? La Conférence est réunie pour examiner la situation de l'exploitant, et non celle du transporteur; si elle doit imposer des obligations à ce dernier, qu'elle le fasse avec la plus extrême prudence.

Articles 12 à 15

19. Par 29 voix contre zéro, avec 7 abstentions, l'article 12 est adopté.

20. Par 34 voix contre zéro, avec une abstention, l'article 13 est adopté.

21. Par 36 voix contre zéro, l'article 14 est adopté.

22. Par 31 voix contre zéro, avec 5 abstentions, l'article 15 est adopté.

23. M. RUSTAND (Suède), expliquant sa position, déclare s'être abstenu parce que l'expression "ou qui en dérive" a été supprimée du texte.

Article 16

24. Par 36 voix contre zéro, l'article 16 est adopté.

25. Le PRESIDENT annonce que l'examen des articles approuvés par la première Commission (A/CONF.152/11) est achevé. Il invite la Conférence à examiner les articles approuvés par la deuxième Commission (A/CONF.152/12).

Articles 17 à 20

26. Par 36 voix contre zéro, l'article 17 est adopté.

27. Par 35 voix contre zéro, l'article 18 est adopté.

28. Par 36 voix contre zéro, l'article 19 est adopté.

29. Par 33 voix contre une, l'article 20 est adopté.

Article 21

30. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique), présentant la proposition de sa délégation publiée sous la cote A/CONF.152/L.7, regrette beaucoup d'avoir à rouvrir un débat auquel la Conférence a déjà consacré beaucoup de temps. Tout semble indiquer qu'aucune réserve ne sera vraisemblablement faite sur la Convention. Pourtant, à la suite de la décision que la Conférence a prise le jour précédent pour amender le texte de l'article premier approuvé par la première Commission (A/CONF.152/SR.6, par. 32), le Gouvernement des Etats-Unis se verra dans l'obligation de faire une réserve, pour préserver un aspect important de sa politique intérieure. Sa proposition est sciemment limitée aux soucis que lui inspire le problème des entrepreneurs de manutention. On a donné à comprendre à la délégation des Etats-Unis que son adoption obligerait à ajouter à l'article premier la définition de "l'entrepreneur de manutention", mais cela lui paraît inévitable. A la séance précédente, un certain nombre de délégations ont fait savoir que les tribunaux de leurs pays interprétaient la "clause Himalaya" dans un sens très différent de celui qu'on lui donne aux Etats-Unis. Il semblerait donc que les Etats-Unis soient le seul Etat qui pourrait recourir à la réserve dont la possibilité serait offerte par leur proposition.

31. Pendant neuf ans, la délégation des Etats-Unis a suivi de près les travaux consacrés à la Convention tant à UNIDROIT qu'à la CNUDCI et elle est persuadée qu'il s'agit d'un instrument précieux pour l'uniformisation de la réglementation du commerce international. Aux Etats-Unis par exemple, il n'y a aucune législation fédérale fixant les responsabilités de l'exploitant de terminal, mais au contraire 50 lois différentes, dont chacune s'applique dans un Etat particulier. Ici, l'exploitant est considéré comme un dépositaire et tenu strictement responsable de tout dommage que subissent les marchandises, alors que là, c'est le principe de la faute professionnelle ou le principe contractuel qui s'applique. Il est important pour les exportateurs américains de savoir quel régime de responsabilité s'applique uniformément dans tous les pays, et il est inversement dans l'intérêt de tous les pays que la Convention soit ratifiée par les Etats-Unis. La mise en place d'un régime uniforme de responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international pourrait être suivie de la mise en place d'un régime analogue pour les échanges intérieurs.

32. Les Etats-Unis ne peuvent envisager de ratifier un traité auquel s'oppose une bonne partie des professionnels qu'il touche. A l'heure actuelle, le Gouvernement américain est assuré de la collaboration des manutentionnaires dans son effort d'uniformisation de la législation, mais cette collaboration prend pour acquis que les intéressés ne font pas l'objet d'un traitement moins favorable que les transporteurs. La proposition vise donc à préserver la position juridique actuelle des Etats-Unis en offrant la possibilité d'une réserve. Tant que les Règles de Hambourg et la Convention à l'examen n'auront pas été universellement acceptées, cette possibilité permettra d'assurer que les entreprises de manutention restent responsables de tout dommage qu'elles auront causé, soit aux termes de la Convention, soit aux termes du connaissance. Ces entreprises ne pourront s'en exonérer en vertu de la "clause Himalaya", encore que leur responsabilité soit limitée à un montant forfaitaire de 500 dollars des Etats-Unis par colis, selon les Règles de Hambourg.

33. On a conseillé à la délégation américaine un certain nombre d'amendements à la proposition qu'elle présentait : l'un consisterait à remplacer le mot "décider", qui figure au paragraphe 1, par le membre de phrase "faire une réserve"; un autre, à ajouter le membre de phrase "et autres sous-traitants du transporteur", après l'expression "entrepreneurs de manutention" dans le même paragraphe; un troisième, qui touche au fond, à ajouter à la fin du paragraphe le membre de phrase "à l'unique condition que ces intermédiaires non transporteurs ne s'exonèrent pas ainsi de leurs responsabilités". M. Sweeney propose donc de voter d'abord pour savoir si l'ensemble de la proposition a l'appui de la majorité et, dans l'affirmative, de voter ensuite sur les divers amendements.

34. M. SMITH (Australie) se déclare d'une manière générale contre l'idée de réserve. Cela dit, sur la question précise à l'examen, il se dit très sensible aux soucis exprimés par les Etats-Unis. Il peut donc approuver la proposition à l'examen si son adoption doit commander l'adhésion des Etats-Unis à la Convention, étant cependant entendu que si un Etat fait une réserve, un intermédiaire non transporteur ne doit pas être autorisé à se dégager de toute responsabilité.

35. M. BONELL (Italie) regrette profondément que la Conférence envisage de modifier le texte de l'article 21 pour laisser la possibilité de faire des réserves. Pourtant, sa délégation est coauteur de la proposition concernant l'article premier que la Conférence a adoptée à la séance précédente et elle se sent quelque peu responsable de la situation qui a inspiré la proposition américaine. Il est évident que les Etats-Unis considèrent que la Convention est un instrument important et utile qui devrait être acceptée le plus largement possible et, comme leur réserve vise un problème très particulier, la délégation italienne serait en mesure de l'accepter.

36. Cela dit, il n'est pas certain que la meilleure façon de procéder soit de voter d'abord sur le principe qui sous-tend cette proposition, pour se prononcer ensuite sur les amendements dont le représentant des Etats-Unis a parlé. Dans son libellé actuel, le texte est trop vague : ainsi, on pourrait ajouter le terme "obligatoirement" après le mot "appliquer", au paragraphe 1. Il faut absolument que le texte dise sans ambiguïté que les entreprises de manutention ne peuvent échapper aux exigences de la Convention que si elles sont soumises aux obligations qui gouvernent le transport des marchandises, et que l'objet de l'article n'est pas de leur permettre, par stipulation contractuelle expresse, de s'exonérer de toute responsabilité.

37. M. LAVIÑA (Philippines) comprend lui aussi fort bien les motifs des Etats-Unis, mais il lui serait difficile d'accepter que leur proposition soit intégrée à l'article 21. La règle qui veut que la Convention ne souffre aucune réserve est à maintenir. La délégation philippine votera donc pour la proposition si on peut l'insérer à l'article premier, mais s'abstiendra si elle doit prendre la forme d'un amendement à l'article 21.

38. M. RUSTAND (Suède) souscrit aux vues exprimées par le représentant de l'Italie. Si, dans un premier mouvement, il a pensé à s'opposer à toute possibilité de réserve, il serait actuellement en mesure d'appuyer une proposition qui semble revêtir tant d'importance pour les Etats-Unis, si l'on en modifiait quelque peu le paragraphe 1 : il conviendrait d'ajouter le membre de phrase "à l'unique condition que ces intermédiaires non transporteurs ne s'exonèrent pas ainsi de leurs responsabilités".

39. M. HORNBY (Canada) constate que la délégation des Etats-Unis partage à l'évidence les soucis des autres pays de common law, qui ne veulent pas que le traitement réservé aux entreprises de manutention soit plus favorable que celui que reçoivent les transporteurs. La délégation canadienne, qui a voté pour la proposition présentée par quatre délégations à propos de l'alinéa a) de l'article premier (A/CONF.152/L.5), vient d'apprendre les graves difficultés que cet amendement avait causées à la délégation des Etats-Unis. Si elle est disposée à soutenir la position américaine, ce n'est pas sans hésitation qu'elle approuvera une proposition qui modifiera la portée de la Convention.

40. Mme SKOVBY (Danemark) fait observer qu'en l'absence de définition précise du terme "entreprise de manutention", il serait peut-être utile d'ajouter le membre de phrase "ou tout autre entrepreneur du même genre indépendant du transporteur" après l'expression "entrepreneurs de manutention", au paragraphe 1 du texte proposé par les Etats-Unis.

41. M. FILIPOVIC (Yougoslavie) déclare souscrire au principe qui sous-tend la proposition des Etats-Unis, mais s'oppose fermement à toute exception à la disposition consacrée aux réserves. La Convention restera très longtemps en vigueur et les motifs de cette exception se perdront dans les mémoires. C'est dans un contrat type, et non dans un traité international dont l'objet principal est l'exploitant de terminal de transport, que la disposition proposée par les Etats-Unis doit trouver sa place.

42. Après un bref débat de procédure auxquels participent M. BONELL (Italie) et M. MESCHERYAK (République socialiste soviétique d'Ukraine), le PRESIDENT invite la Conférence à se prononcer, à titre indicatif, sur le principe qui sous-tend la proposition présentée par les Etats-Unis sous la cote A/CONF.152/L.7. Si la majorité nécessaire des deux tiers se dégage, on instituera un petit groupe de travail qui sera chargé de reformuler le texte de la proposition, de manière à procéder ensuite à un vote dans les formes. Dans la négative, il faudra considérer que la proposition est rejetée.

43. Il y a 12 voix pour, 11 voix contre et 11 abstentions. Le principe consacré dans la proposition des Etats-Unis n'ayant pas recueilli la majorité requise des deux tiers, la proposition n'est pas adoptée.

44. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) propose de supprimer l'article 21 du projet.

45. Le PRESIDENT constate que cette proposition intervient très tardivement. Il invite la Conférence à voter sur le texte de l'article 21 approuvé par la deuxième Commission.

46. Par 23 voix contre 4, avec 8 abstentions, l'article 21 est adopté.

Article 22 (A/CONF.152/L.4)

47. M. INGRAM (Royaume-Uni), présentant la proposition concernant le paragraphe 1 de l'article 22 dont sa délégation et celle des Pays-Bas sont coauteurs (A/CONF.152/L.4), rappelle que l'article 14 de la Convention parle expressément du caractère international de celle-ci. Or, le texte de l'article 22 approuvé par la deuxième Commission prévoit que cinq Etats doivent déposer leurs instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion pour que la Convention entre en vigueur. La Convention vise à combler certaines lacunes laissées dans les conventions qui régissent le transport des marchandises, dont beaucoup exigent un nombre beaucoup plus important de signatures : 20 par exemple pour la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, 30 pour la Convention des Nations Unies sur le transport

multimodal international de marchandises, ou encore 10 instruments de ratification ou d'adhésion, pour le Protocole Visby des Règles de La Haye, qui exige en outre que cinq des Etats qui l'ont ratifié ou y ont accédé doivent avoir sous pavillon une flotte d'un tonnage minimum. Pour harmoniser véritablement le droit commercial international et donner à la Convention le statut qui fondera son autorité, il faudrait qu'elle n'entre en vigueur que lorsque 10 Etats y seront devenus parties, et c'est là un minimum absolu.

48. M. BONELL (Italie) déclare que toutes les délégations non seulement espèrent mais sont convaincues que les Etats qu'elles représentent envisageront sérieusement de ratifier la Convention. Il serait cependant illusoire d'imaginer que l'adoption d'un instrument suffit en elle-même à inciter les Etats à procéder à la ratification. En pratique, nombreux sont les Etats à ne point se hâter en attendant l'entrée en vigueur. Une longue expérience enseigne qu'il faut maintenir au minimum le nombre de ratifications nécessaires. Aussi la délégation italienne soutient-elle fermement le libellé actuel de l'article 22.

49. M. ROMAN (Belgique) et M. ROJANAPHRUK (Thaïlande) se déclarent en faveur de la proposition des Pays-Bas et du Royaume-Uni.

La séance est levée à 12 h 30.

8ème séance plénière
mercredi 17 avril 1991, à 14 h 30

Président : M. ABASCAL (Mexique)

A/CONF.152/SR.8*

EXAMEN DE LA QUESTION DE LA RESPONSABILITE DES EXPLOITANTS DE TERMINAUX DE TRANSPORT DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL, CONFORMEMENT A LA RESOLUTION 44/33 DE L'ASSEMBLEE GENERALE EN DATE DU 4 DECEMBRE 1989 (point 9 de l'ordre du jour) (suite)

Projet de Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international (suite) (A/CONF.152/11, 12; A/CONF.152/L.6)

Article 22 (suite) (A/CONF.152/L.4)

1. M. RUSTAND (Suède), se référant à la déclaration faite par le représentant de l'Italie à la 7ème séance plénière, dit que la décision de ratifier ou non la Convention devrait être fondée sur l'examen de ses dispositions et non sur ce que font les autres pays. C'est pourquoi il ne peut appuyer la proposition présentée conjointement par les Pays-Bas et le Royaume-Uni (A/CONF.152/L.4).

2. M. CHRISTOV (Bulgarie) dit qu'en principe sa délégation n'a pas d'objection à formuler contre cette proposition, mais préférerait qu'une modification appropriée soit apportée à l'article premier plutôt qu'à l'article 22.

3. M. LARSEN (Etats-Unis d'Amérique) déclare que sa délégation reste convaincue que la Convention devrait entrer en vigueur après le dépôt de cinq instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, à cause de sa nature particulière et de la manière dont elle s'adapte aux besoins individuels de chaque pays. Par ailleurs, la Conférence pourrait tenir compte du fait qu'un précédent a été établi par le Protocole de La Haye-Visby, pour lequel le nombre d'instruments nécessaires a aussi été fixé à cinq.

4. Mme ERIKSSON (Finlande) dit que sa délégation soutient sans réserve le texte initial qui exige le dépôt de cinq instruments, pour les raisons avancées par les représentants de l'Italie et de la Suède. L'expérience a montré que les Etats s'intéressent en général plus à une convention une fois qu'elle est entrée en vigueur. Certains articles de la Convention sont inspirés des Règles de Hambourg, et le fait que ces dernières doivent entrer en vigueur rapidement, puisqu'il ne manque plus qu'un instrument, est une bonne raison pour que le nombre d'instruments nécessaires à l'entrée en vigueur de la Convention soit peu élevé.

5. Mlle VAN DER HORST (Pays-Bas) rappelle à la Conférence que les délégations allemande et néerlandaise ont proposé à la deuxième Commission que la Convention entre en vigueur après le dépôt de 15 instruments. Cette proposition a été rejetée, mais par une faible majorité de 8 voix contre 5. La proposition conjointe (A/CONF.152/L.4) devrait donc être considérée comme un compromis.

6. M. SOLIMAN (Egypte) appuie la proposition conjointe, estimant que 10 instruments constituent le minimum nécessaire pour que la Convention soit efficace.

7. M. LAVIÑA (Philippines) se déclare favorable au texte actuel qui exige le dépôt de cinq instruments. Il n'est d'ordinaire pas souhaitable d'exiger un trop petit nombre d'instruments de ratification, mais le fait que les Règles de Hambourg pourraient entrer en vigueur incessamment encourage à fixer à cinq le nombre d'instruments nécessaires à l'entrée en vigueur de la présente Convention.

* Incorpore les rectifications figurant dans le document A/CONF.152/SR.2-8/Corr.1, en date du 1er avril 1992.

8. Le PRESIDENT invite la Conférence à se prononcer sur la proposition conjointe (A/CONF.152/L.4).

9. Par 19 voix contre 9, avec 8 abstentions, la proposition est rejetée.

10. Le PRESIDENT invite la Conférence à se prononcer sur l'article 22 tel qu'il figure dans le document A/CONF.152/12.

11. Par 25 voix contre 4, avec 6 abstentions, l'article 22 est adopté.

Article 23

12. Par 34 voix contre zéro, l'article 23 est adopté.

Article 24

13. Par 35 voix contre zéro, l'article 24 est adopté.

Article 25

14. Par 34 voix contre zéro, l'article 25 est adopté.

Préambule (A/CONF.152/L.6)

15. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique), présentant la proposition de préambule (A/CONF.152/L.6) au nom de ses auteurs, dit que les deux premiers paragraphes énoncent l'objectif de la Convention et les raisons pour lesquelles elle a été élaborée. Le troisième paragraphe est tiré de la résolution 44/33 de l'Assemblée générale demandant la tenue d'une conférence.

16. M. RAO (Inde) dit que sa délégation peut en principe appuyer le préambule proposé; cependant, elle juge qu'au deuxième paragraphe le membre de phrase "pour les pertes, les dommages et les retards affectant ces marchandises" devrait être aligné sur l'article 5-1 et être libellé comme suit : "pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard dans la remise des marchandises".

17. M. BERAUDO (France) est dans l'ensemble favorable au préambule proposé, qui expose les principes sur lesquels est basé l'ensemble du texte et exprime bien les conceptions de ses auteurs. Il serait cependant plus logique de commencer par le troisième paragraphe, afin d'aller du général au particulier. En outre, les mots "réaffirmant sa conviction", dans ce paragraphe, devraient être remplacés par "affirmant leur conviction". Enfin, compte tenu de l'évolution de la situation politique au cours des deux dernières années, les mots "entre tous les Etats", dans ce même paragraphe, peuvent être supprimés puisqu'il apparaît de plus en plus clairement qu'une coopération économique peut s'instaurer directement entre des individus et que bientôt l'Etat ne jouera plus le rôle d'intermédiaire.

18. M. MORAN (Espagne) peut accepter la proposition française de modifier l'ordre des paragraphes. Pour ce qui est de la suppression des mots "entre tous les Etats", ceux-ci, malgré l'évolution de la situation politique au cours des deux dernières années, ne vont pas à l'encontre de l'esprit général du paragraphe et devraient être maintenus. M. Moran ne peut appuyer la proposition du représentant de l'Inde, car le préambule d'une convention n'a pas à être aligné sur un de ses articles; il devrait au contraire avoir un caractère général et exposer les raisons pour lesquelles la Convention a été élaborée.

19. M. LAVIÑA (Philippines) dit que la proposition du représentant de l'Inde est justifiée aussi bien logiquement que grammaticalement. Cependant, compte tenu de l'observation du représentant de l'Espagne, il suggère que la phrase soit formulée ainsi : "pour les pertes, les dommages ou les retards dans la livraison de ces marchandises". En ce qui concerne la proposition française tendant à inverser l'ordre des paragraphes, il est approprié, d'un point de vue stylistique, qu'une citation d'une résolution très importante de l'Assemblée générale, qui constitue l'élément essentiel de ce préambule, vienne à la fin.

20. M. BONELL (Italie) est favorable à la proposition française tendant à changer l'ordre des paragraphes, mais ne peut approuver la suppression des mots "entre tous les Etats". Il estime, comme le représentant de l'Inde, qu'il serait préférable d'aligner le texte du deuxième paragraphe sur celui de l'article 5, avec les modifications stylistiques suggérées par le représentant des Philippines, mais aux mots "dans la livraison de ces marchandises" il préférerait les mots "dans la remise des marchandises" utilisés à l'article 5.

21. Mlle VAN DER HORST (Pays-Bas) dit que, selon son interprétation, le transporteur et l'exploitant sont tous deux responsables des marchandises, le transporteur à l'égard de l'autre partie au contrat de transport et l'exploitant de terminal à l'égard de l'autre partie à son contrat. Elle propose donc de supprimer du premier paragraphe les mots "lorsqu'elles ne sont pas sous la garde des transporteurs ou des chargeurs, mais sous celle des ..." et de libeller le premier paragraphe comme suit : "Considérant les problèmes créés par les incertitudes quant au régime juridique applicable aux marchandises faisant l'objet d'un transport international lorsqu'elles sont sous la garde d'exploitants de terminaux de transport dans le commerce international."

22. M. TARKO (Autriche) appuie la proposition des Pays-Bas, la position de l'Italie relative au deuxième paragraphe et la proposition française tendant à changer l'ordre des paragraphes.

23. M. ROMAN (Belgique) dit que sa délégation souscrit à l'idée générale sur laquelle repose le troisième paragraphe du préambule proposé. Cependant, elle n'est pas convaincue que la Convention elle-même soit dans l'intérêt des pays en développement, bien qu'une harmonisation progressive soit favorable à ces pays. En s'efforçant de combler les lacunes laissées par les conventions existantes, le projet de Convention actuel est allé trop loin et trop vite. La délégation belge s'abstiendra donc lors du vote sur le préambule.

24. M. RUSTAND (Suède) appuie le projet de préambule, les paragraphes étant disposés dans l'ordre proposé par le représentant de la France.

25. Mme PIAGGI DE VANOSI (Argentine) est favorable au projet de préambule tel que modifié par le représentant de la France, mais ne peut appuyer la proposition du représentant de l'Inde.

26. M. SMITH (Australie) souscrit à la proposition française de modifier l'ordre des paragraphes. De l'avis de sa délégation, la proposition de la représentante des Pays-Bas était nécessaire pour que le préambule reflète correctement le champs d'application de la Convention; M. Smith peut accepter la proposition indienne telle qu'elle a été modifiée par le représentant des Philippines.

27. M. RAO (Inde) fait valoir que l'important, à l'article 5, est que l'exploitant ne soit responsable au titre de la Convention que si le retard dans la livraison des marchandises a causé un préjudice. C'est en effet le préjudice qui est important. L'objectif de l'amendement qu'il a proposé est de corriger l'impression donnée par le projet de préambule que la responsabilité de l'exploitant pourrait être engagée pour un simple retard dans la livraison des marchandises; la formulation proposée par le représentant des Philippines n'efface pas cette impression.

28. M. ROJANAPHRUK (Thaïlande), plaidant en faveur de la simplicité, propose de libeller ainsi le deuxième paragraphe du préambule :

"Souhaitant faciliter la circulation des marchandises en établissant des règles uniformes concernant la responsabilité des exploitants de terminaux de transport lorsqu'elle n'est pas régie par le droit des transports découlant des conventions applicables aux divers modes de transport."

29. M. PAMBOU-TCHIVOUNDA (Gabon) propose de diviser le troisième paragraphe en deux parties séparées par les premier et deuxième paragraphes actuels. La première de ces parties soulignerait que l'harmonisation et l'unification progressives du droit commercial international devraient réduire ou supprimer les obstacles juridiques au courant des échanges internationaux. La deuxième partie insisterait sur le rôle spécifique de la Convention dans la promotion des objectifs définis dans les dernières lignes du projet de préambule initial. En restructurant ainsi le texte, on ne pourrait en venir à la conclusion utopique que l'harmonisation et l'unification du droit commercial international contribueraient de façon appréciable à l'établissement d'une coopération économique sur la base de l'égalité, de l'équité et de la communauté d'intérêts. M. Pambou-Tchivounda propose de créer un groupe de travail chargé de rédiger un nouveau préambule en tenant compte de sa proposition et de celles d'autres représentants.

30. Le PRESIDENT dit que la proposition du représentant du Gabon, qui est bien plus qu'un simple amendement, n'a pas été présentée dans les délais voulus. Il ne pense donc pas qu'elle puisse être examinée.

31. M. BONELL (Italie) et M. SHATANI (Jamahiriya arabe libyenne) estiment que la Conférence pourrait peut-être examiner la proposition gabonaise.

32. M. INGRAM (Royaume-Uni) se félicite de l'amendement proposé par la représentante des Pays-Bas, car il a une importance considérable pour l'interprétation de la Convention à l'avenir.

33. Le PRESIDENT met aux voix la proposition française tendant à ce que le troisième paragraphe du projet de préambule (A/CONF.152/L.6) en devienne le premier.

34. Par 21 voix contre 5, avec 9 abstentions, la proposition est adoptée.

35. M. PAMBOU-TCHIVOUNDA (Gabon) demande que l'on procède à un vote sur l'amendement qu'il a proposé à ce qui était le dernier paragraphe du préambule, à savoir que les trois premières lignes de ce paragraphe, jusqu'à "échanges internationaux", soient remplacées par "Considérant que l'harmonisation et l'unification progressives du droit commercial international devraient contribuer à réduire ou à supprimer les obstacles juridiques au courant des échanges internationaux" et que ces lignes, transformées en un paragraphe distinct, soient placées au début du préambule dont elles deviendraient le premier paragraphe.

36. Le PRESIDENT invite la Conférence à se prononcer sur l'amendement proposé par le Gabon.

37. Par 18 voix contre 3, avec 15 abstentions, l'amendement est rejeté.

38. M. BERAUDO (France) retire sa proposition tendant à supprimer les mots "entre tous les Etats" du dernier paragraphe du texte initial, devenu le premier.

39. Le PRESIDENT invite la Conférence à se prononcer sur l'amendement proposé par les Pays-Bas à ce qui était le premier paragraphe du projet de préambule et est devenu le deuxième, à savoir remplacer les mots "lorsqu'elles ne sont pas sous la garde des transporteurs ou des chargeurs mais sous celle des exploitants de terminaux de transport" par "lorsqu'elles sont sous la garde des exploitants de terminaux de transport".

40. Il y a 15 voix pour, 14 voix contre et 9 abstentions. N'ayant pas recueilli la majorité requise des deux tiers, la proposition n'est pas adoptée.

41. Le PRESIDENT invite la Conférence à se prononcer sur la proposition de la Thaïlande tendant à modifier ce qui était à l'origine le deuxième paragraphe du projet de préambule et en est devenu le dernier.

42. Par 14 voix contre 7, avec 17 abstentions, l'amendement est rejeté.

43. Le PRESIDENT invite la Conférence à voter sur la proposition des Philippines, telle que modifiée par l'Italie, à savoir que les mots "pour les pertes, les dommages et les retards affectant ces marchandises" soient remplacés, au dernier paragraphe, par les mots "responsabilité pour les pertes, les dommages ou les retards dans la remise des marchandises".

44. Par 20 voix contre 2, avec 17 abstentions, l'amendement est adopté.

45. Le PRESIDENT met aux voix le projet de préambule (A/CONF.152/L.6) tel qu'il a été modifié.

46. Par 35 voix contre zéro, avec 3 abstentions, le préambule est adopté tel qu'il a été modifié.

ADOPTION D'UNE CONVENTION ET D'AUTRES INSTRUMENTS JUGES APPROPRIES, ET DE L'ACTE FINAL DE LA CONFERENCE (point 10 de l'ordre du jour) (A/CONF.152/11, 12; A/CONF.152/L.1, L.6)

47. M. LAVIÑA (Philippines) dit que la Conférence aurait peut-être pu faciliter les prises de décisions, notamment au sein des commissions, en procédant dans certains cas à un vote indicatif plutôt qu'à un vote en bonne et due forme. Il estime aussi que la recherche d'un consensus a parfois précipité les délibérations au niveau des commissions. Maintenant que le moment est venu de se prononcer sur l'ensemble de la Convention, il est important que les délégations adoptent une position sans équivoque. M. Laviña demande donc que l'on procède à un vote par appel nominal sur l'ensemble du projet de Convention.

48. Le PRESIDENT demande à la Conférence de se prononcer sur l'ensemble du projet de Convention (A/CONF.152/11, 12; A/CONF.152/L.6), tel qu'il a été modifié.

49. A la demande du représentant des Philippines, il est procédé au vote par appel nominal.

50. L'appel commence par le Lesotho, dont le nom est tiré au sort par le Président.

Votent pour : Allemagne, Argentine, Australie, Autriche, Bulgarie, Canada, Chine, Danemark, Egypte, Espagne, Etats-Unis d'Amérique, Finlande, France, Gabon, Guinée, Inde, Iran (République islamique d'), Israël, Italie, Japon, Lesotho, Mexique, Nigéria, Philippines, République de Corée, République socialiste soviétique de Biélorussie, République socialiste soviétique d'Ukraine, Suède, Thaïlande, Union des Républiques socialistes soviétiques, Yougoslavie.

Votent contre : Néant.

S'abstiennent : Arabie saoudite, Belgique, Indonésie, Jamahiriya arabe libyenne, Pays-Bas, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Turquie.

51. Par 31 voix contre zéro, avec 7 abstentions, la Convention dans son ensemble est adoptée telle que modifiée.

52. M. INGRAM (Royaume-Uni), expliquant son vote, dit que sa délégation s'est abstenue lors du vote sur la Convention dans son ensemble. Elle n'a pas voté contre le texte pour deux raisons. Premièrement, le Royaume-Uni, comme toute la communauté internationale, est favorable à l'harmonisation et à l'unification du droit commercial international. Deuxièmement, il respecte les efforts considérables que tant de gens ont investis dans le projet de Convention, en particulier les secrétariats d'UNIDROIT et de la CNUDCI, mais aussi les représentants de nombreux pays qui ont participé aux réunions au cours des années.

53. Néanmoins, le résultat n'a pas fait changer d'avis le Gouvernement du Royaume-Uni ni surtout les intérêts commerciaux britanniques, convaincus que la nouvelle Convention ne facilitera pas le commerce international. Quand il parle "d'intérêts commerciaux", M. Ingram se réfère à toutes les personnes concernées : les exploitants de terminaux de transport, les chargeurs de marchandises et les transporteurs, ainsi que tous les assureurs. Cette conclusion se fonde sur deux aspects de la Convention. Premièrement, le nombre et la diversité des exploitants visés, allant des petites entreprises de manutention aux exploitants d'importants terminaux de conteneurs, ainsi que la variété des opérations qu'ils réalisent font que la Convention serait ouverte à des interprétations divergentes et incertaines. Les incertitudes que comporte encore le texte en ce qui concerne, par exemple, la définition du terme "transporteur" et la durée de la responsabilité prévue à l'article 3 ont déjà été soulignées. De telles incertitudes sont déjà regrettables en elles-mêmes, mais elles signifient en outre que les frais des diverses parties concernées ne seraient pas réduits puisqu'elles continueraient d'avoir besoin d'une assurance complète pour leurs marchandises.

54. Deuxièmement, sa délégation est préoccupée par le fondement strict - mais non absolu - de la responsabilité à l'article 5, lequel, combiné à l'absence de plafond global à l'article 6 et à la possibilité, à l'article 8, de dépasser les limites de responsabilité même pour les activités d'un préposé ou d'un mandataire, poserait de graves problèmes d'assurance que sa délégation a exposés

devant la première Commission. M. Ingram espère que tout Etat sur le territoire duquel se trouvent des terminaux de transport examinera très attentivement cet aspect lorsqu'il décidera de ratifier ou non la Convention. Il semble peu probable que le Royaume-Uni soit au nombre des Etats qui la ratifieront.

55. M. HORNBY (Canada) dit que sa délégation a voté en faveur de la Convention, mais que celle-ci soulève néanmoins quelques difficultés juridiques. Il estime que le manque de clarté de certaines de ses dispositions pourra entraîner des confusions et retarder ou compliquer sa mise en oeuvre. Il se réfère en particulier au fait que la durée de la période de responsabilité n'a pas été définie clairement à l'article 3. Les règles relatives à la déchéance du droit de limiter la responsabilité, à l'article 8, et les décisions de la Conférence concernant les règles de fond en matière de responsabilité imposeront aux exploitants un fardeau trop lourd par rapport aux responsabilités des transporteurs selon le droit en vigueur. Ces insuffisances risquent d'augmenter la responsabilité et les frais des exploitants, ce qui entraverait la croissance du commerce international au lieu de la favoriser. Cependant, l'appui apporté par la délégation canadienne à la Convention témoigne de l'attachement du Canada aux principes de l'harmonisation progressive du droit commercial international et de sa reconnaissance envers la CNUDCI et UNIDROIT pour leur précieux travail.

56. M. LARSEN (Etats-Unis d'Amérique) dit que sa délégation a voté en faveur de la Convention dans son ensemble parce que l'article 15 stipule que la Convention ne modifie en rien les droits ou obligations qui peuvent résulter d'une convention internationale relative au transport international de marchandises ou de toute loi nationale qui donne effet à cette convention. Les entrepreneurs de manutention pouvant bénéficier de certains droits accordés aux transporteurs en vertu des Règles de La Haye, l'article 15 leur laisse la possibilité de chercher à bénéficier de ces droits.

57. Mlle VAN DER HORST (Pays-Bas) dit que sa délégation s'est abstenue de voter sur l'ensemble de la Convention pour les raisons déjà exposées devant la première Commission. Elle partage les vues du représentant du Royaume-Uni.

58. M. ROMAN (Belgique) dit que, bien que sa délégation soit favorable au principe sur lequel est fondée la Convention, elle s'est abstenue de voter sur l'ensemble de celle-ci pour des raisons similaires à celles exposées par le représentant du Royaume-Uni.

POUVOIRS DES REPRESENTANTS A LA CONFERENCE (point 6 de l'ordre du jour)

b) RAPPORT DE LA COMMISSION DE VERIFICATION DES POUVOIRS (A/CONF.152/8)

59. M. HORNBY (Canada), Président de la Commission de vérification des pouvoirs, présente le rapport de la Commission (A/CONF.152/8). Les Etats énumérés au paragraphe 4 sont ceux pour lesquels des pouvoirs ont été présentés au 15 avril 1991, que ce soit de manière formelle ou sous forme de télégramme, de fac-similé, de lettre ou de note verbale. Ayant examiné ces pouvoirs, la Commission recommande à la Conférence, au paragraphe 9 de son rapport, d'adopter le projet de résolution suivant :

"La Conférence,

Ayant examiné le rapport de la Commission de vérification des pouvoirs,

Approuve le rapport de la Commission de vérification des pouvoirs."

60. M. BERGSTEN (Secrétaire exécutif) fait observer que certains des Etats énumérés au paragraphe 4 du rapport n'ont pas encore soumis des pouvoirs formels comme l'exige l'article 3 du règlement intérieur de la Conférence, mais devraient le faire avant la fin de celle-ci. Une version révisée du rapport de la Commission sera distribuée avant la fin de la Conférence et donnera le nom des Etats qui auront soumis des pouvoirs formels d'ici là.

61. Cela étant entendu, le PRESIDENT invite la Conférence à adopter le projet de résolution proposé au paragraphe 9 du document A/CONF.152/8.

62. Par 32 voix contre une, le projet de résolution est adopté.

ADOPTION D'UNE CONVENTION ET D'AUTRES INSTRUMENTS JUGES APPROPRIES, ET DE L'ACTE FINAL DE LA CONFERENCE (point 10 de l'ordre du jour) (suite) (A/CONF.152/11, 12; A/CONF.152/L.1, L.6)

63. M. BERGSTEN (Secrétaire exécutif) présente le projet d'Acte final de la Conférence (A/CONF.152/L.1). Le Zaïre figurait initialement parmi les participants, mais s'est retiré par la suite; aussi son nom doit-il être rayé de la liste des Etats participants, au paragraphe 3. La date de l'adoption de la Convention (par. 12) est le 17 avril 1991; elle sera ouverte à l'adhésion le 19 avril 1991.

64. M. BERAUDO (France) fait observer que la Commission centrale pour la navigation du Rhin, qui a assisté à une réunion le jour précédent, ne figure pas sur la liste des organisations intergouvernementales dotées du statut d'observateur à la Conférence.

65. Le PRESIDENT invite la Conférence à adopter le projet d'Acte final.

66. Par 36 voix contre zéro, le projet d'Acte final de la Conférence est adopté.

67. En conclusion, le PRESIDENT exprime sa reconnaissance à tous ceux dont les efforts ont permis l'achèvement de la Convention et en particulier à UNIDROIT, à la CNUDCI et à son Groupe de travail, aux présidents des Commissions de la Conférence et au Secrétariat.

La séance est levée à 17 h 5.

9ème séance plénière
vendredi 19 avril 1991, à 10 h 30

Président : M. ABASCAL (Mexique)

A/CONF.152/SR.9

SIGNATURE DE L'ACTE FINAL, DE LA CONVENTION ET D'AUTRES INSTRUMENTS (point 11 de l'ordre du jour)
(A/CONF.152/13)

1. Les délégations sont invitées, par ordre alphabétique, à signer l'Acte final de la Conférence et, si elles ont les pouvoirs requis, à signer la Convention des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international.

CLOTURE DE LA CONFERENCE (point 12 de l'ordre du jour)

2. Le PRESIDENT déclare que les travaux de la Conférence ont démontré que le commerce international peut servir de cadre non seulement à l'échange de marchandises, mais aussi aux échanges culturels, et qu'il constitue un moyen de promouvoir la compréhension et la paix entre les nations. Il félicite les participants à la Conférence, toutes les personnes qui ont collaboré à l'élaboration du projet de convention et les fonctionnaires du Secrétariat qui, de par leur imagination, leur ténacité, leur enthousiasme et leur faculté d'adaptation, ont démontré que le commerce représente un moyen d'unir l'humanité. Le Président rend un hommage particulier au professeur Joaquim Bonell, ancien président du Groupe de travail des pratiques en matière de contrats internationaux et à M. Jean-Paul Béraudo, Président de la première Commission de la Conférence.

3. Le Président prononce la clôture de la Conférence des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international.

La séance est levée à 11 h 5.

COMPTES RENDUS ANALYTIQUES DES SEANCES DE LA PREMIERE COMMISSION

1re séance

mercredi 3 avril 1991, à 10 heures

Président : M. BERAUDO (France)

A/CONF.152/C.1/SR.1

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR (point 1 de l'ordre du jour provisoire) (A/CONF.152/C.1/L.1)

1. L'ordre du jour provisoire (A/CONF.152/C.1/L.1) est adopté.

EXAMEN DES ARTICLES PREMIER A 16 et 20 DU PROJET DE CONVENTION SUR LA RESPONSABILITE DES EXPLOITANTS DE TERMINAUX DE TRANSPORT DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL (point 3 de l'ordre du jour) (A/CONF.152/5, 6, 7 et Add.1 et Add.1/Corr.1 et Add.2)

2. Le PRESIDENT attire l'attention de la Commission sur le texte du document A/CONF.152/5 qui, aux termes de l'article 29 du règlement intérieur de la Conférence (A/CONF.152/3), constitue la proposition de base soumise à l'examen. La Commission examinera également d'autres propositions ou des amendements, qui devront être présentés par écrit. L'adoption de ces propositions ou amendements se fera à la majorité simple et les pays qui s'abstiendront seront considérés comme n'ayant pas voté.

3. Le Président propose à la Commission de commencer par examiner les dispositions de fond du projet de convention, en laissant les autres dispositions - à savoir les articles 2, 13, 14 et 20 - pour plus tard.

4. Il en est ainsi décidé.

Alinéa a) de l'article premier (A/CONF.152/C.1/L.6)

5. M. SCHROCK (Allemagne), présentant son amendement à l'alinéa a) de l'article premier (A/CONF.152/C.1/L.6), dit que lors des travaux préparatoires de la Conférence, qui ont débuté à Rome à l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT), le champ d'application de la Convention a été considérablement élargi. Dans le rapport explicatif d'UNIDROIT, il a été estimé que, même s'il pouvait être souhaitable d'établir une responsabilité uniforme pour les intermédiaires de manutention, il serait irréaliste de chercher à y parvenir à ce stade. En fait, le projet de texte actuellement soumis à la Commission, qui a été établi par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI), prend en compte les intermédiaires de manutention. La délégation allemande partage le point de vue exprimé dans un article paru récemment dans le Journal of Maritime Law and Commerce, dont il ressort que la définition du terme "exploitant" proposée dans le projet de texte est fondée sur l'hypothèse que l'exploitant peut fournir des services en ce qui concerne des marchandises dans une zone sur laquelle il a un droit d'accès ou d'utilisation, y compris des services qui peuvent être exécutés à bord d'un navire, tels que le chargement, le déchargement, l'arrimage ou le trimmage. Bien que la délégation allemande ne soit nullement opposée à un élargissement du champ d'application de la Convention, elle pense que la définition proposée à l'alinéa a) de l'article premier devrait préciser que la manutention des marchandises est incluse dans les fonctions des exploitants de terminaux de transport, mais l'expression "prend en garde" ne suffit pas pour couvrir ce concept. Il faut ajouter quelque chose pour prendre en compte les situations autres que celle où des marchandises sont acheminées par un moyen de transport auquel aucune tierce partie n'a accès. La proposition de l'Allemagne impliquerait que des amendements importants soient apportés à l'alinéa c) de l'article premier et à l'article 3, mais ces amendements pourront être discutés plus tard.

6. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) ne pense pas que l'ajout proposé sera une amélioration, dans la mesure où l'expression "ou manutentionne" est trop vague. A son avis, la formule "prend en garde" est suffisante pour couvrir toutes les situations dans lesquelles la responsabilité potentielle de l'exploitant peut être engagée. Il a été fait référence aux travaux effectués par UNIDROIT en 1972, mais à ce stade les efforts avaient été concentrés sur la fonction de conservation de l'exploitant. Une étude des opérations de terminaux dans le monde effectuée ultérieurement par le secrétariat de la CNUDCI a montré qu'en fait la fonction de conservation des marchandises n'était plus le seul aspect des activités des exploitants et l'intérêt se porte dorénavant, en conséquence, sur d'autres types d'activités. C'est pour cette raison qu'il a été décidé, dans la disposition correspondante des Règles de Hambourg, d'utiliser le terme "garde" comme étant le meilleur moyen de définir l'individu ou l'entreprise responsable des marchandises.

7. M. RUSTAND (Suède) convient avec le représentant de l'Allemagne que l'expression "prend en garde" n'est pas assez précise; cette expression a prêté à certaines discussions durant les conversations préparatoires, ainsi qu'à la session précédente de la CNUDCI en 1989. Il arrive souvent que des marchandises soient laissées sur un quai en attendant d'être enlevées, sans instructions précises quant à leur destination: dans ce cas, faut-il considérer ces marchandises comme ayant été "prises en charge" au sens de la Convention? Il est important que la Conférence définisse ce terme. M. Rustand ne pense pas, cependant, que l'addition des mots "ou manutentionne" soit une amélioration.

8. M. HORNBY (Canada) reconnaît que la définition figurant à l'alinéa a) de l'article premier soulève certaines difficultés, mais il n'est pas certain que l'addition des mots "ou manutentionne" permette de les surmonter. A son avis, la définition des "services relatifs au transport" figurant à l'alinéa d) de l'article premier précise déjà clairement que les activités de manutention sont couvertes par la Convention. Il serait préférable de se concentrer sur la notion de prise en "garde", qui a déjà été retenue et définie dans les Règles de Hambourg. Un paragraphe supplémentaire reflétant cette notion pourrait être inséré à l'article 3.

9. M. BONELL (Italie) dit qu'il avait d'abord pensé appuyer la proposition de l'Allemagne mais que les remarques du représentant des Etats-Unis l'ont fait changer d'avis. Le fait que le concept de "garde" figure dans les Règles de Hambourg est une bonne raison de le conserver dans le texte examiné. M. Bonell n'appuie pas cependant la position des représentants du Canada et de la Suède qui souhaitent que la Conférence définisse le concept de "prise en garde". Une telle opération aurait peu de chance de succès. Lors des travaux de la Commission sur le projet de texte, une délégation avait proposé de supprimer "prend en garde des marchandises faisant l'objet d'un transport international en vue d'..." de manière à laisser aux futurs utilisateurs le soin de donner une définition plus précise du mot "exploitant". Cette solution serait préférable à une définition trop explicite.

10. M. ROJANAPHRUK (Thaïlande) pense comme le représentant des Etats-Unis que le concept de "prise en garde" englobe celui de "manutention".

11. M. LAVIÑA (Philippines) ne serait pas opposé à ce que l'on supprime les mots "prend en garde des marchandises faisant l'objet d'un transport international en vue d'..." et à ce que l'on ajoute une référence à la fois à la "prise en garde" et à la "manutention" à l'alinéa d) de l'article premier. Il estime que le texte actuel est suffisamment clair, mais il serait aussi prêt à accepter la proposition de l'Allemagne afin de faciliter la ratification du projet de convention par le plus grand nombre de pays possible.

12. Selon M. SCHROCK (Allemagne), le débat montre que l'interprétation que donne la Conférence du concept de "prise en garde" est plus large que celle qui a été retenue dans d'autres conventions relatives au transport. Notant que la proposition de sa délégation concernant la première phrase de l'alinéa a) de l'article premier n'a bénéficié que d'un appui limité, il se dit prêt à la retirer afin d'abréger le débat. La délégation allemande souhaiterait cependant que soit consigné le fait que, selon l'interprétation adoptée par la Conférence, la notion de "prise en garde" est beaucoup plus large que par exemple dans les conditions générales (1989) de l'Association suédoise des entrepreneurs de manutention où elle ne couvre que le placement de marchandises dans des entrepôts ou locaux situés sur des terrains clôturés.

13. M. WALL (Royaume-Uni) se dit préoccupé par le caractère vague du concept de "prise en garde", caractère que le débat n'a fait que renforcer. Faute d'indiquer clairement à qui incombe la responsabilité, on risque de se heurter à des chevauchements entre les responsabilités de plusieurs "exploitants" et à des séries de demandes principales et de demandes reconventionnelles.

14. Selon l'interprétation de la délégation du Royaume-Uni, l'alinéa a) de l'article premier lu à la lumière de l'alinéa d) du même article ne couvre pas les activités des services des douanes et du fisc.

15. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) approuve à la fois l'avis du représentant de l'Allemagne selon lequel le concept de prise en garde ne s'applique pas uniquement au placement de marchandises dans des entrepôts ou sur des terrains clôturés et l'avis du représentant du Royaume-Uni selon lequel l'alinéa a) de l'article premier ne couvre pas les activités des services des douanes et du fisc. Quant à la question de la précision du texte, il remarque qu'en vertu du droit existant, la possibilité de chevauchement des responsabilités ne peut être exclue.

16. M. OCHIAI (Japon) indique que sa délégation a formulé à propos de la question des entreprises de manutention une proposition dont le texte sera bientôt distribué. Il demande au Président de ne pas clore le débat tant que ladite proposition n'aura pas été examinée.

17. M. ZHAO (Chine) dit que, selon l'interprétation de sa délégation, la première phrase de l'alinéa a) de l'article premier couvre l'ensemble du processus intervenant entre le moment où une personne donnée, qui peut être un représentant d'une autorité portuaire ou aéroportuaire, prend en garde des marchandises faisant l'objet d'un transport international et le moment où elle les remet. Cette interprétation large n'a pas à être précisée dans l'article si elle est reflétée dans les comptes rendus du débat.

18. M. ROMAN (Belgique) dit que sa délégation entend présenter de manière formelle une proposition concernant le membre de phrase "dans une zone placée sous son contrôle" qu'elle juge trop vague. A la différence du représentant des Etats-Unis, M. Roman pense que le concept de prise en garde ne doit s'appliquer qu'au placement de marchandises dans des entrepôts ou sur un terrain clôturé; en élargissant la responsabilité, on ferait augmenter les coûts des transports internationaux, ce qui serait contradictoire avec l'objectif consistant à faciliter le commerce international.

19. M. de GOTTRAU (Union internationale des transports routiers), prenant la parole à l'invitation du Président et sans opposition de la Commission, appelle l'attention sur les observations présentées par son organisation (A/CONF.152/7/Add.1). Il serait plus approprié d'employer à l'alinéa a) de l'article premier l'expression "... toute personne qui prend sous sa garde ...". Il convient en outre de noter qu'en droit public comme en droit privé, le terme "personne" peut désigner aussi bien une personne physique qu'une personne morale.

20. Le PRESIDENT, résumant la discussion sur la première phrase de l'alinéa a) de l'article premier, note que l'amendement présenté par l'Allemagne au sujet des opérations de manutention (A/CONF.152/C.1/L.6) a été retiré. Certaines délégations ont dit qu'elles étaient préoccupées par la définition inadéquate du concept de "prise en garde" et des opérations spécifiques qu'il recouvrait. Le Président est convaincu que les diverses propositions seront minutieusement examinées et que l'on continuera à débattre de ce concept dans le cadre d'autres articles où il apparaît. En ce qui concerne l'avis du Royaume-Uni selon lequel la première phrase est telle que la situation ne serait pas claire dans la pratique, le Président fait remarquer que le texte de compromis dont la Conférence est saisie est le résultat de discussions longues et approfondies. On peut sans aucun doute en améliorer la formulation, tâche dont on pourrait charger le Comité de rédaction. Le Président suggère de laisser la première phrase telle quelle et demande si les participants souhaitent qu'elle soit mise aux voix.

21. M. WALL (Royaume-Uni) dit que la préoccupation exprimée par sa délégation à propos de l'alinéa a) de l'article premier touche une question de fond et ne peut donc être traitée par le Comité de rédaction. Il pense qu'un vote sur la première partie de l'article serait prématuré.

22. M. OCHIAI (Japon) fait observer que la proposition de sa délégation au sujet de l'interprétation de l'alinéa a) de l'article premier n'a pas encore été communiquée aux participants et demande s'il pourrait la présenter oralement avant tout vote sur l'article en question.

23. M. BONELL (Italie) approuve la façon dont le Président a résumé la discussion sur la première phrase. La formulation actuelle est le résultat d'un consensus qui s'est dégagé à la Commission après des discussions longues et très approfondies. A un stade si avancé, il ne souhaite donc pas du tout que l'on rouvre un débat de fond sur la définition de l'expression "prise en garde". Le texte devrait être adopté tel qu'il est à moins qu'une autre proposition claire ne soit présentée par écrit.

24. Le PRESIDENT, évoquant le point soulevé par la délégation japonaise, dit qu'il préfère que les propositions soient présentées par écrit; la proposition japonaise sera donc examinée lorsque le texte en aura été distribué.

25. M. BERGSTEN (Secrétaire exécutif), expliquant la procédure de vote, note que si le président de l'une des commissions constate qu'il y a accord général sur un texte examiné par la Commission, il n'y a pas à le mettre aux voix. Le vote n'est nécessaire que s'il y a manifestement désaccord entre les délégations. Par contre, lors des séances plénières qui doivent se tenir à la fin de la Conférence, il faut voter sur chaque article.

26. En ce qui concerne la proposition japonaise, M. Bergsten donne lecture de l'article 30 du Règlement intérieur provisoire qui prévoit que les propositions sont normalement présentées par écrit, mais que des amendements ou des propositions peuvent être présentés oralement sur autorisation du Président de la Conférence et donc, par extension, du président d'une commission. La possibilité d'autoriser une telle procédure est donc laissée à la discrétion du Président.

27. M. LAVIÑA (Philippines) approuve la première observation du Secrétaire exécutif; le principe de base devrait être le consensus qui permet d'éviter la mise aux voix. Il faudrait interpréter l'article 30 de manière large afin que toutes les délégations puissent soumettre toute proposition susceptible d'aider la Conférence à parvenir à un accord définitif.

28. Selon M. RUSTAND (Suède), du fait qu'il est aussi question de la "prise en garde" aux articles 3 et 5, il serait préférable d'attendre pour voter que tous les articles pertinents aient été examinés.

29. Il est vrai, comme le représentant de l'Italie l'a dit, que la question a été longuement examinée dans le cadre du Groupe de travail et à la vingt-deuxième session de la Commission, mais cela ne devrait pas empêcher d'en débattre à la Conférence. Les avis et propositions qui ont été formulés devraient être consignés dans les comptes rendus analytiques qui constitueront ultérieurement d'utiles références.

30. M. HORNBY (Canada) juge souhaitable que les amendements portant sur des questions complexes de fond soient présentés par écrit, mais pense que les amendements portant sur des questions plus simples comme la suppression d'un mot ou d'une expression devraient pouvoir être présentés oralement.

La réunion est suspendue à 11 h 15 et reprend à 11 h 55.

31. M. ROMAN (Belgique) se déclare surpris de la suggestion selon laquelle il serait impossible de rouvrir le débat sur un point donné; si c'était le cas, il serait inutile de travailler sur le projet et la Conférence pourrait se contenter de soumettre les différents articles à un vote.

32. Le PRESIDENT répond que la Conférence devrait faire preuve de mesure lorsqu'il s'agit de décider s'il convient ou non de rouvrir un débat.

33. M. BONELL (Italie) estime que les amendements devraient en principe être soumis par écrit mais que des exceptions devraient être autorisées à la discrétion du Président dans les cas appropriés. Il ne se souvient pas avoir entendu suggérer qu'il n'était pas possible de rouvrir un débat. Cependant, le temps manque pour procéder à des débats prolongés. La teneur du texte dont est actuellement saisie la Conférence, a été examinée de manière approfondie sur ce point extrêmement controversé, avant que le texte ne soit rédigé et la réouverture d'un débat sur le fond à un stade aussi avancé serait inappropriée.

34. M. WALL (Royaume-Uni) est convaincu qu'il sera possible de poursuivre sans procéder à un vote. La discussion consacrée à l'alinéa a) de l'article premier a été très utile et des débats ultérieurs pourraient démontrer qu'il est nécessaire de rouvrir le débat sur certains points et d'améliorer le libellé du texte. La délégation du Royaume-Uni estime que certaines définitions figurant à l'alinéa a) de l'article premier doivent être réexaminées avant qu'il ne soit procédé à un vote; dans l'ensemble, elle espère que le Comité ne sera pas trop enclin à procéder à des votes fréquents.

35. Le PRESIDENT dit qu'il n'y aura pas de vote sur la première phrase de l'alinéa a) de l'article premier pour l'instant. Il invite la Conférence à passer à l'examen de la seconde phrase de cet alinéa. La proposition annoncée par le Japon concernant les conflits entre la Convention et les règles juridiques régissant le transport n'a pas encore été distribuée en tant que telle, mais se trouve dans les observations de ce pays qui figurent dans le document A/CONF.152/7.

36. M. OCHIAI (Japon) dit que le projet préliminaire de convention s'appliquait de manière tout à fait claire aux entrepreneurs de manutention même si une clause du connaissance leur accordait les avantages dont bénéficient les transporteurs au titre des règles juridiques régissant le transport. Le projet de convention à l'examen n'est pas parfaitement clair sur ce point. En excluant ces entrepreneurs de manutention il excluerait 90 % des opérations qu'il est censé viser. Si la Convention ne les inclut pas, elle sera inutile.

37. M. HORNBY (Canada) dit que sa délégation partage l'inquiétude exprimée par le représentant du Japon à propos de la seconde phrase de l'alinéa a) de l'article premier, d'après laquelle il semblerait que les entrepreneurs de manutention pourraient se soustraire au champ d'application de la Convention en invoquant des clauses contenues dans le contrat du transporteur. Le projet de convention a pour objectif d'assurer une plus grande uniformité de la législation applicable aux limites de responsabilité fixées pour les entrepreneurs de manutention et pour les exploitants de terminaux en général. Le fait d'autoriser les entrepreneurs de manutention à se soustraire au champ d'application de la Convention et à avoir les mêmes limites que les transporteurs irait à l'encontre même de l'objectif de la Convention.

38. Mme VAN DER HORST (Pays-Bas) appelle l'attention sur la phrase que son pays a proposée à la place de la seconde phrase de l'alinéa a) de l'article premier (A/CONF.152/7/Add.1, p. 6). Les Pays-Bas s'interrogent sur la signification de la phrase existante, et en particulier sur l'emploi du mot "responsable". Les Pays-Bas ont ratifié les Règles de La Haye-Visby, au titre desquelles un transporteur n'est pas responsable des marchandises avant qu'elles ne soient chargées à bord ni après leur déchargement. La phrase existante suggère que le transporteur pourrait être tenu responsable au titre de la Convention avant et après le chargement, et le mot "responsable" a donc été supprimé dans la phrase proposée par les Pays-Bas.

39. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) dit que sa délégation souhaite conserver le libellé existant. Au cours de la rédaction du texte dans le Groupe de travail de la CNUDCI, une des principales difficultés rencontrées a été la référence à l'expression "entrepreneur de manutention", qui n'a pas la même signification dans tous les systèmes de transport. Le projet de convention ayant pour objectif de combler les lacunes existantes, on a préconisé une acception assez large du terme "entrepreneur de manutention".

40. Les entrepreneurs de manutention ne sont pas automatiquement couverts par un connaissance. En fait, c'est là une question clef dans les négociations entre entrepreneurs de manutention et transporteurs dont l'objectif est d'éviter un gaspillage de ressources et d'éliminer une double ou même triple couverture en matière d'assurance. Aux Etats-Unis, les entrepreneurs de manutention ne cherchent dans l'ensemble qu'à limiter leur responsabilité financière.

41. M. LAVIÑA (Philippines) pense que la seconde phrase de l'alinéa a) de l'article premier est très vague. Il est aussi d'avis que l'expression "entrepreneur de manutention" a des significations différentes selon les pays.

42. Sa délégation souhaite préciser que, lorsqu'un exploitant a une double compétence résultant de ce qu'il est responsable des marchandises au titre des règles applicables, il ne sera pas considéré comme un exploitant dans toutes les circonstances. Deuxièmement, l'expression "règles juridiques régissant le transport" se réfère à la fois au droit interne et au droit des traités.

43. M. BONELL (Italie) estime lui aussi que les règles en question devraient avoir un champ d'application aussi large que possible, c'est-à-dire que les entrepreneurs de manutention devraient en principe être visés. Se trompe-t-il en pensant que le principal souci du représentant des Etats-Unis est de veiller à ce que les entrepreneurs de manutention ne soient pas placés dans une situation moins favorable que les transporteurs ?

44. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) dit qu'aux Etats-Unis la complexité de la situation et les négociations entre entrepreneurs de manutention et transporteurs ont conduit à de nombreux litiges qui se concluent parfois en faveur des entrepreneurs de manutention et parfois en leur défaveur. Ainsi, les tribunaux ont annulé un certain nombre de dispositions générales de connaissances maritimes qui étendaient la protection dont bénéficiait le transporteur à tous les agents ou entrepreneurs indépendants qui participaient au transport des marchandises. Il convient de noter que les entrepreneurs de manutention doivent négocier pour obtenir une protection. De nombreux transporteurs ne sont guère disposés à appliquer automatiquement les conditions de leurs connaissances aux entrepreneurs de manutention. Lorsqu'ils le font, ils le leur facturent. La délégation américaine estime donc que les entrepreneurs de manutention doivent être traités de la même manière que les transporteurs, en d'autres termes, qu'ils ne doivent pas être placés dans une situation moins favorable que les transporteurs.

45. M. BONELL (Italie) pense, que tant qu'une décision n'aura pas été prise en ce qui concerne les limites de responsabilité, il faudra s'en tenir au texte existant, éventuellement avec l'amendement japonais.

46. M. WALL (Royaume-Uni) dit que, d'après sa délégation, les transporteurs doivent être exclus du champ d'application du projet de convention. C'est là le sens essentiel de la seconde phrase de l'alinéa a) de l'article premier. Si l'on s'en tient au libellé actuel de la phrase, l'entrepreneur de manutention aurait intérêt à obtenir le maximum de protection de la part du transporteur au titre du connaissance ou de tout autre document de transport. La délégation britannique estime elle aussi que, si l'on ne veut pas placer l'entrepreneur de manutention dans une position moins favorable que le transporteur, cela ne pourra être fait que lorsqu'une décision aura été prise concernant les limites de responsabilité qui doivent être fixées dans le projet de convention. Au stade actuel, la délégation britannique estime que le projet de convention devrait expressément viser les entrepreneurs de manutention.

47. M. RUSTAND (Suède) partage l'inquiétude exprimée par le représentant du Canada. Il serait regrettable que le projet de convention crée une nouvelle lacune. Selon l'interprétation de la délégation suédoise, si un exploitant est responsable des marchandises au titre d'une autre convention applicable, il n'est pas responsable au titre du projet de convention. La délégation suédoise n'a jamais considéré que l'entrepreneur de manutention pouvait être déchargé de sa responsabilité au titre de la Convention par des clauses figurant dans un connaissance. L'orateur doute que la proposition des Pays-Bas empêcherait les entrepreneurs de manutention de se soustraire à toute responsabilité et il pense qu'elle aurait l'effet contraire.

La séance est levée à 12 h 30.

2ème séance
mercredi 3 avril 1991, à 14 h 30

Président : M. BERAUDO (France)

A/CONF.152/C.1/SR.2

EXAMEN DES ARTICLES PREMIER A 16 ET 20 DU PROJET DE CONVENTION SUR LA RESPONSABILITE DES EXPLOITANTS DE TERMINAUX DE TRANSPORT DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL (point 3 de l'ordre du jour) (suite) (A/CONF.152/5, 6, 7 et Add.1 et Add.1/Corr.1 et Add.2)

Article premier, alinéa a) (suite) (A/CONF.152/C.1/L.6, L.19, L.23)

1. M. RAMBERG (Observateur du Comité maritime international) appelle l'attention sur l'utilisation du terme "règles juridiques" dans le projet de la Commission (A/CONF.152/5). Il croit comprendre qu'une clause contractuelle telle que la "clause Himalaya", étendant aux entrepreneurs de manutention la protection accordée aux transporteurs, ne constituerait pas une "règle juridique" au sens de la deuxième phrase de l'alinéa a) et qu'ainsi, les services des entrepreneurs de manutention ne seraient pas exclus de la Convention. Par ailleurs, un Etat partie à la Convention qui aurait ratifié les Règles de La Haye-Visby ou les Règles de Hambourg, ou la Convention sur le transport multimodal, devrait appliquer les dispositions desdites Conventions octroyant certains avantages aux entrepreneurs indépendants tels que les entrepreneurs de manutention. Si de telles dispositions sont applicables à un entrepreneur de manutention, il est difficile de savoir dans quelle mesure la deuxième phrase de l'alinéa a) s'appliquera à lui.

2. Pour ce qui est de l'article 15 du projet, M. Ramberg note que, même si, au stade actuel des débats, les personnes auxquelles s'appliquent des règles juridiques régissant le transport sont exclues du projet de Convention en vertu de l'article premier a), elles pourront "réintégrer" le champ d'application de la Convention par le biais de l'article 15, s'il apparaît que les dispositions des conventions susmentionnées s'appliquent à elles.

3. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) note que les Règles de Hambourg et les Règles de La Haye-Visby protègent le transporteur et ses "préposés ou mandataires". En raison du champ d'application possible d'autres dispositions juridiques, les entrepreneurs de manutention ne se considèrent ni comme préposés, ni comme mandataires et ne souhaitent pas être classés ainsi. Lors de la rédaction des Règles de Hambourg et des amendements de Visby, on s'est efforcé de définir l'entrepreneur indépendant de manière à englober les entrepreneurs de manutention; dans les deux cas, cette tentative a échoué; aussi l'entrepreneur indépendant n'est-il protégé par aucune de ces Règles.

4. M. Sweeney a l'impression que, dans ce débat, la Commission a perdu de vue le fait que le projet de Convention n'est pas une convention de transport, entourée, si l'on peut dire, de conventions de transport comportant des lacunes qu'il est proposé de combler. Il insiste sur le fait que les entrepreneurs de manutention ne sont pas des transporteurs, bien qu'ils puissent chercher à obtenir certains avantages découlant de ce statut.

5. M. HERBER (Allemagne) note que les mots "responsable des marchandises conformément aux règles juridiques applicables au transport" pourront poser des problèmes d'interprétation liés à la définition des mots "règles applicables". Soucieux d'éclairer le texte et supposant que l'on s'accorde en général sur le sens du mot "transporteur", il propose le libellé ci-après, qui est une version abrégée de la proposition du Japon (A/CONF.152/C.1/L.19), pour la deuxième phrase de l'alinéa a) : "Toutefois, cette personne ne sera pas considérée comme un exploitant dès lors

qu'elle est un transporteur." La délégation allemande considère que la référence de la délégation japonaise aux entrepreneurs de transport multimodal est superflue, car il s'agit à l'évidence de transporteurs, mais elle ne s'opposera pas à l'inclusion de cette référence.

6. Mme JORGENSEN (Danemark) estime que le texte de la Commission est tout à fait satisfaisant. Les questions à l'étude étant d'une grande importance, elle demande instamment que toutes les propositions tendant à modifier le texte de la Commission soient soumises par écrit et soient dûment motivées. Elle souhaiterait savoir quelle serait, en vertu du projet de Convention, la situation des entités qui ne se considèrent pas comme des entrepreneurs de manutention mais qui remplissent les mêmes fonctions.

7. M. FILIPOVIC (Yougoslavie) fait observer que depuis longtemps déjà l'expérience a montré dans son pays que, lorsqu'on essaie de pourvoir aux besoins spécifiques des entrepreneurs de manutention dans le cadre de la législation relative à la navigation maritime et à la navigation intérieure, ces entrepreneurs cherchent en général à bénéficier d'une responsabilité limitée et à obtenir d'autres avantages prévus par la loi, mais refusent les obligations qui en découlent. En ce qui concerne la proposition présentée oralement par l'Allemagne, un des effets de son adoption serait probablement de rouvrir le débat sur le sens du mot "transporteur". La Convention devrait définir ce terme. M. Filipovic préfère le texte de la Commission.

8. M. BONELL (Italie) dit que si la proposition présentée oralement par l'Allemagne semble à première vue avoir l'avantage d'être claire, elle pourrait, si on l'examine de plus près, donner lieu à une certaine ambiguïté. Comme l'orateur précédent, il craint que son adoption ne soulève la question de savoir ce qu'on entend par le mot "transporteur". Il considère que la proposition présentée par le Japon pourrait être approuvée dans le principe, sous réserve de la décision que prendrait ultérieurement la Commission en ce qui concerne les limites de la responsabilité, après quoi elle pourrait être réexaminée.

9. Mme VAN DER HORST (Pays-Bas), notant que la proposition présentée par sa délégation en ce qui concerne la deuxième phrase de l'alinéa a) de l'article premier (A/CONF.152/C.1/L.23) n'a pas été appuyée, retire cette proposition en faveur de la proposition présentée oralement par l'Allemagne qui, selon l'interprétation des Pays-Bas, sous-entend qu'un transporteur qui a en garde des marchandises avant le début ou après la fin du transport n'est pas considéré comme un exploitant de terminal de transport aux fins du projet de Convention.

10. M. LARSEN (Etats-Unis d'Amérique) est en mesure d'approuver la proposition présentée oralement par l'Allemagne en ce sens qu'elle met bien en évidence la distinction existant entre les fonctions du transporteur et celles des autres agents.

11. M. WALL (Royaume-Uni) fait sienne la proposition présentée oralement par l'Allemagne. En outre, cette proposition écarte le risque de confusion que pourrait entraîner dans le même article l'emploi des mots "prend en garde des marchandises" et "est responsable des marchandises".

12. M. LAVIÑA (Philippines) approuve également la proposition présentée oralement par l'Allemagne mais partage aussi les vues exprimées par les représentants de la Yougoslavie et de l'Italie.

13. Le PRESIDENT invite la Commission à voter sur la proposition présentée oralement par l'Allemagne en ce qui concerne la deuxième phrase de l'alinéa a) de l'article premier.

14. La proposition est adoptée par 15 voix contre 3.

15. En réponse à M. FILIPOVIC (Yougoslavie), le PRESIDENT dit que conformément à l'article 36 du règlement intérieur, les Etats qui s'abstiennent de voter sont considérés comme non-votants. Pour cette raison, il n'a pas demandé à ceux qui se sont abstenus de se faire connaître.

16. M. LAVIÑA (Philippines) estime qu'on devrait faire le compte de ceux qui se sont abstenus comme, semble-t-il, le sous-entend le règlement intérieur.

17. M. BONELL (Italie) suggère que l'on demande au Comité de rédaction d'améliorer la formulation de la deuxième phrase de l'alinéa a), en se référant éventuellement à l'avant-projet de convention sur le sujet établi par l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT).

18. M. HERBER (Allemagne) ne s'oppose pas à ce que le Comité de rédaction apporte des améliorations stylistiques, mais il ne souhaite pas que la Commission renvoie au Comité des questions pouvant avoir des incidences sur le fond. Comme la première Commission a adopté la proposition orale de sa délégation concernant la deuxième phrase de l'alinéa a), il retire la proposition faite à ce sujet au paragraphe 2 du document A/CONF.152/C.1/L.6.

19. M. LEBEDEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) considère que la proposition italienne est justifiée. Sa délégation s'est abstenue de voter sur la proposition orale de l'Allemagne car elle estimait que le texte de la Commission répondait aux conditions énoncées par le représentant de la Yougoslavie en ce qui concerne la définition.

20. M. ZHAO Chengbi (Chine) s'associe au représentant de l'Italie. Sa délégation s'est abstenue de voter sur la proposition orale de l'Allemagne car le sens du terme "transporteur" est équivoque. Il est indispensable de le définir car son interprétation varie d'un système juridique à l'autre.

21. M. WALL (Royaume-Uni) propose que les délégations souhaitant apporter des améliorations au texte de la deuxième phrase de l'alinéa a) tiennent des consultations informelles et présentent un texte commun à la Commission. Il rappelle que le Comité de rédaction n'est pas censé s'occuper des questions de fond.

22. M. RUSTAND (Suède) dit qu'avec l'adoption de la proposition orale de l'Allemagne, il faut d'urgence définir le terme "transporteur".

23. Le PRESIDENT propose d'examiner ultérieurement la définition du terme "transporteur" sur la base de propositions écrites.

24. Le Président dit qu'en l'absence d'objections, il considérera que la Commission approuve le texte de l'alinéa a) de l'article premier figurant dans le document A/CONF.152/5, tel que modifié oralement par l'Allemagne, pour renvoi au Comité de rédaction.

25. Il en est ainsi décidé.

Article premier, alinéa b) (A/CONF.152/C.1/L.4)

26. M. LARSEN (Etats-Unis d'Amérique) présente la proposition de sa délégation concernant l'alinéa b) (A/CONF.152/C.1/L.4). Il rappelle que le projet de Convention traite du transport des marchandises et non des moyens de les transporter. Les marchandises réunies dans des conteneurs doivent être régies par la Convention, mais les conteneurs vides dans des entrepôts, des camions ou des wagons ne devraient pas l'être. Il faut que cela apparaisse clairement.

27. M. HERBER (Allemagne) estime qu'il vaut mieux ne pas faire d'exceptions. Les conteneurs manutentionnés ou transportés en tant que marchandises doivent être couverts par la Convention; une indemnisation sera donc due pour les conteneurs vides endommagés durant le transit. La proposition serait une exception injustifiée pour certains types d'exploitants de terminaux de transport.

28. M. LAVIÑA (Philippines) se déclare du même avis. Il est déjà clair que les marchandises visées par le projet de la Commission comprennent les marchandises réunies dans des conteneurs, mais pas les conteneurs vides.

29. M. WALL (Royaume-Uni) préfère la formulation actuelle de l'alinéa b). Il serait quelque peu illogique d'ajouter à cet alinéa une référence à un entrepôt pour des conteneurs vides, alors que des distinctions géographiques de ce type ont été rejetées pour l'alinéa a).

30. M. ROMAN (Belgique) fait observer que des exploitants acceptent des conteneurs pleins sans en inspecter le contenu. Si des marchandises sont endommagées pendant le transit, il sera difficile à l'exploitant de prouver qu'il n'est pas responsable.

31. M. OCHIAI (Japon) estime que la proposition des Etats-Unis posera des problèmes pour l'application du paragraphe 3 de l'article 10. Comment, en effet, être sûr qu'un exploitant qui prend à sa charge les frais de réparation de conteneurs vides pourra exercer le droit de rétention prévu à cet article ?

32. Le PRESIDENT dit que, selon le Comité, le terme "marchandises" n'exclut pas les conteneurs vides, tels que ceux qui reviennent à leur point de départ après déchargement.

33. M. BONELL (Italie) et Mme JORGENSEN (Danemark) s'opposent à la proposition des Etats-Unis.

34. M. LARSEN (Etats-Unis d'Amérique) note que les vues divergent au sein du Comité sur le point de savoir si les conteneurs vides en entrepôt constituent ou non des marchandises aux fins du projet de Convention. Pour sa délégation la réponse est négative.

35. Le PRESIDENT dit que s'il n'y a pas d'objections il considérera que le Comité approuve le texte de l'alinéa b) de l'article premier tel qu'il est rédigé, pour renvoi au Comité de rédaction.

36. Il en est ainsi décidé.

Article premier, alinéa c) (A/CONF.152/C.1/L.6, L.23)

37. Le PRESIDENT dit que le Comité n'a pas à examiner la proposition de l'Allemagne tendant à amender l'alinéa c) (A/CONF.152/C.1/L.6. par. 3), dans la mesure où elle n'est qu'une conséquence d'un amendement à la première phrase de l'alinéa a) qui a été retiré.

38. Mme VAN DER HORST (Pays-Bas), rappelant la proposition de sa délégation concernant l'alinéa c) de l'article premier (A/CONF.152/C.1/L.23), dit qu'elle a pour but de bien préciser que le transport international de marchandises s'effectue sous le couvert d'un seul contrat. Les envois effectués entre deux points d'un territoire national et en attente d'une expédition à l'étranger en vertu d'un deuxième contrat seront exclus.

39. Le PRESIDENT rappelle que le mot "identifiés" a été inclus dans le projet élaboré par la Commission pour cette raison précise, à savoir que l'exploitant doit être en mesure de vérifier de visu que les marchandises sont destinées à un transport international. Il ne doit pas être obligé de consulter le contrat de transport.

40. M. FILIPOVIC (Yougoslavie) souscrit au principe sur lequel se fonde la proposition des Pays-Bas. C'est au premier stade, c'est-à-dire celui où sont établis le contrat ou les documents, que naît l'intention du transport international. Il peut arriver que les marchandises ne soient pas en fait transportées jusqu'à leur destination. Elles peuvent, par exemple, être volées pendant le transit.

41. M. WALL (Royaume-Uni) s'oppose à la proposition des Pays-Bas. Mentionner le contrat de transport ferait qu'il serait impossible pour l'exploitant de savoir s'il est ou non responsable des marchandises.

42. M. SCHROCK (Allemagne) pense lui aussi que le fait de mentionner le contrat en tant que tel dans le projet soulèverait des problèmes, dans la mesure où l'exploitant ne serait pas à même d'en vérifier l'étendue à l'aide de documents ou de marques apposées sur les marchandises. Au paragraphe 2 des observations écrites qu'il a présentées sur le projet (A/CONF.152/7), le Gouvernement allemand a soutenu que les segments strictement nationaux d'un transport international fractionné, s'ils sont soumis expressément à des contrats de transport nationaux, ne devraient pas être régis par la Convention. La délégation allemande est prête à accepter l'alinéa c) tel qu'il est rédigé.

43. M. HORNBY (Canada) n'est pas d'accord pour que les segments des transports internationaux fractionnés échappent à la Convention. Il devrait y avoir une règle unique applicable à tous les transports, selon le point de destination des marchandises et couvrant à la fois les opérations de transport combinées et les transports fractionnés. La délégation canadienne s'oppose à la proposition de la délégation des Pays-Bas, dont l'interprétation de l'alinéa c) diffère de l'interprétation de la délégation allemande.

44. M. LARSEN (Etats-Unis d'Amérique) se prononce lui aussi contre la proposition des Pays-Bas. Faire mention du contrat ne ferait que compliquer inutilement les choses.

45. M. LAVIÑA (Philippines) partage ce point de vue. Cela dit, le libellé actuel de l'alinéa c) est maladroit et appelle quelques améliorations de style.

46. Mme VAN DER HORST (Pays-Bas) retire la proposition de sa délégation.

47. M. ZHAO Chengbi (Chine) déclare que l'examen de l'alinéa c) de l'article premier a conduit sa délégation à se demander si le titre du projet de Convention était bien choisi. Elle a exposé son point de vue dans ses observations écrites (A/CONF.152/7/Add.2). Le titre pourrait être modifié de manière à se lire : "Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le transport international de marchandises". En effet, le "transport international de marchandises" peut être interprété plus largement que le "transport dans le commerce international", ce qui faciliterait d'autant l'application de la Convention au transport de biens qui ne sont pas des marchandises, comme ceux qui sont destinés à l'aide, aux expositions, etc., et qui représentent une bonne part des transports internationaux. Au cours du débat sur l'article premier du projet de Convention, lors de la vingt-deuxième session de la Commission des Nations Unies sur le droit commercial international, la plupart des pays ont été d'avis que le mot "marchandises", au sens où il est employé dans la Convention, désignait aussi les biens non marchands. Le transport international des marchandises est régi par de nombreuses conventions, dont aucune pourtant ne couvre les terminaux de transport; c'est une lacune qu'il convient effectivement de combler. De ce point de vue, le titre que propose la Chine conviendrait tout à fait.

48. Le PRESIDENT dit que même si l'alinéa c) de l'article premier renvoie, par son contenu, au titre de la Convention, il vaut mieux examiner d'abord la totalité des articles du projet pour s'assurer que c'est l'élément "transport international" qui prime sur l'élément "commerce international". Il serait à son avis plus sage de revenir à cette question quand toutes les dispositions de fond auront été étudiées. Il propose donc de remettre à plus tard l'examen de la proposition de la Chine relative au titre de la Convention.

49. M. ZHAO Chengbi (Chine) en est d'accord.

50. M. SCHROCK (Allemagne) dit que la proposition de sa délégation consistant à ajouter une phrase à l'article premier (A/CONF.152/C.1/L.6, par. 4) s'inscrit dans le débat sur l'alinéa c) de l'article premier. Elle est le résultat de pourparlers tenus avec des exploitants de terminaux non pas de transport maritime mais de transport ferroviaire ou routier. Selon cet alinéa c), le transport doit être considéré comme international si le point de départ et le point de destination des marchandises sont identifiés comme étant situés dans deux Etats différents. Les documents de transport qui accompagnent en pareil cas les marchandises seraient des éléments déterminants qui faciliteraient cette identification. Il serait donc utile de stipuler dans la Convention que l'emploi d'un document de transport international, tel que les documents CMR ou CIM, constitue une présomption de transport international et que l'emploi d'un document de transport national entraîne la présomption contraire. La délégation allemande reconnaît maintenant que sa proposition pose une règle juridique qui n'est pas forcément à sa place à l'article premier. Elle est donc prête à laisser à la première Commission ou au Comité de rédaction le soin de décider de l'endroit où la faire apparaître. Elle tient cependant à ce que la première Commission examine au fond sa proposition.

51. M. FILIPOVIC (Yougoslavie) appuie les propositions de l'Allemagne.

52. M. MUTZ (Observateur de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires) approuve l'idée exprimée dans la première partie de la proposition : l'existence d'un document de transport international devrait constituer une présomption de transport international car cela faciliterait l'application de la Convention. Mais il peut difficilement approuver la deuxième partie, qui pourrait permettre à l'exploitant d'un terminal d'échapper au régime de responsabilité prévu par la Convention.

53. M. HORNBY (Canada) pense que la présomption de transport international doit être réfragable. Dire que les marchandises accompagnées d'un document de transport national sont réputées ne pas faire l'objet d'un transport international donnerait aux exploitants de terminaux de transport la possibilité d'échapper au régime de responsabilité. Le choix du document ne devrait être qu'une des considérations à prendre en compte pour déterminer si le transport est ou non international. Si l'on indique clairement que la présomption peut être renversée par la preuve contraire, M. Hornby est prêt à accepter la proposition de l'Allemagne.

54. M. WALL (Royaume-Uni) trouve fort bien venue la proposition de l'Allemagne. Tout ce qui peut aider l'exploitant d'un terminal à déterminer sa responsabilité en vertu de la Convention améliore celle-ci. Cependant, la méthode suggérée n'est que l'une des nombreuses solutions possibles. L'article premier n'étant peut-être pas l'endroit adéquat pour poser la règle envisagée, on pourrait sans doute trouver une meilleure place. La règle ne devrait pas s'entendre comme excluant toute autre règle éventuelle, mais elle n'en représente pas moins un pas dans la bonne direction.

55. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) se dit satisfait de l'alinéa c) de l'article premier sous sa forme actuelle. La proposition de l'Allemagne soulève une difficulté immédiate : il arrive fréquemment que les documents de transport ne soient pas identifiés comme étant nationaux ou internationaux. Par exemple, un connaissement est simplement un connaissement. Les entreprises de transport routier et ferroviaire entre les Etats-Unis, le Mexique et le Canada, et dans ces pays eux-mêmes, n'utilisent pas les documents prescrits par les conventions internationales et ceux qu'elles utilisent ne disent pas s'ils sont nationaux ou internationaux. En outre, la condition qui veut qu'un document de transport international soit "connu de l'exploitant" impose au chargeur la charge d'une preuve impossible à administrer. Le représentant des Etats-Unis pense comme celui du Canada que la présomption doit rester réfragable; cependant, on pourrait selon lui faire complètement disparaître la difficulté en éliminant le membre de phrase "qui est connu de l'exploitant" des deux parties de la proposition allemande. Le caractère profondément subjectif de cet aspect de la preuve disparaîtrait du même coup. Cela dit, la proposition dans son ensemble est vidée de son utilité par le critère objectif fixé à l'alinéa c) du texte actuel.

56. M. LEBEDEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) juge intéressante dans son principe la proposition allemande qui vise à rendre plus aisée la distinction entre transport international et transport national, mais l'énoncer dans la Convention poserait de sérieux problèmes. La distinction entre documents internationaux et documents nationaux est en effet incertaine. Des documents établis par des organisations internationales et identifiés comme tels sont utilisés dans les transports intérieurs, particulièrement en transport multimodal. Considérer que ce type de transport est international du simple fait que le document utilisé accuse une origine internationale pourrait être assez risqué, particulièrement pour les grands pays. En outre, le concept même de "document" est si large et si complexe que son introduction dans l'article pourrait entraîner des difficultés supplémentaires. Le caractère international ou non international du transport doit être déterminé selon le critère énoncé à l'alinéa c) de l'article premier, sans qu'il soit besoin d'en ajouter un autre ni de prévoir un critère de plus dans un article ou un paragraphe distinct ailleurs dans le texte. Cela ne ferait que compliquer l'application de la Convention.

57. M. LAVIÑA (Philippines) pense lui aussi que la proposition allemande compliquerait les choses. Un transport est rendu international par le fait qu'il est effectué entre deux Etats. Prendre pour critère des documents qui ne sont pas facilement identifiables ne ferait qu'entraîner des difficultés supplémentaires. L'alinéa c) de l'article premier énonce une règle valide et logique et doit rester tel quel.

58. M. WALL (Royaume-Uni) dit que sa délégation est dans l'ensemble satisfaite de la définition figurant à l'alinéa c) de l'article premier sous sa forme actuelle. Cependant, il est important d'indiquer clairement à un exploitant de terminal qu'il prend en charge des marchandises entraînant une responsabilité au titre de la Convention. L'orateur peut admettre certains des arguments concernant le caractère subjectif de l'ajout proposé, mais il estime que les termes "sont identifiés" dans le projet originel introduisent déjà un élément subjectif. La Convention devrait donner une indication de la manière dont cette identification doit se faire. L'exploitant de terminal devrait recevoir un document ou un avis lui indiquant clairement qu'il pourrait être tenu responsable des marchandises en question au titre de la Convention. Ce point est important et la délégation britannique est donc disposée à apporter son appui à la proposition allemande, cependant elle ne souhaiterait peut-être pas la voir insérer dans l'article premier ni précisément sous sa forme actuelle. Un exploitant de terminal doit être averti qu'il accepte des marchandises entraînant une responsabilité.

59. M. RUSTAND (Suède) estime certes que les dispositions de l'alinéa c) de l'article premier doivent peut-être être précisées, mais pas comme le suggère la proposition allemande. L'alinéa parle d'identification du point de destination des marchandises, mais on ne voit pas clairement qui devrait procéder à cette identification. On peut supposer qu'il s'agirait de l'exploitant, ou d'un membre de son personnel agissant en son nom, mais cela ne ressort pas du texte. L'orateur partage le point de vue du représentant du Royaume-Uni, à savoir que le document de transport ne devrait être qu'un des moyens permettant d'établir que les marchandises doivent être expédiées à l'étranger. L'étiquetage et le marquage pourraient constituer d'autres moyens. En ce qui concerne la question de l'avis à faire parvenir à l'exploitant, soulevée par le représentant du Royaume-Uni, l'orateur fait observer que la procédure normale veut que la documentation soit présentée à l'exploitant non pas lorsque les marchandises parviennent au terminal mais ultérieurement, lorsque leur propriétaire les prend en charge. Une manière de préciser la signification des termes "sont identifiés" serait d'ajouter après ces mots le membre de phrase "ou devraient raisonnablement avoir été identifiés". Cela deviendrait alors une question de bon

sens : si les marchandises étaient clairement marquées, un exploitant de terminal ne pourrait pas prétendre devant un tribunal qu'il n'a pas identifié les marchandises comme étant destinées au transport international et qu'il ne doit donc pas être tenu responsable. Si la proposition qu'il vient de présenter oralement n'est pas acceptable pour la Commission, l'orateur est prêt à accepter le texte tel qu'il est libellé.

60. M. SCHROCK (Allemagne) dit que pour sa délégation la présomption de transport international devrait être une présomption simple. Sa délégation retire la deuxième partie de sa proposition. La première partie de la proposition n'est pas destinée à réduire la teneur de l'alinéa c), mais simplement à ajouter quelque chose de manière à couvrir le cas où il existe des documents de transport connus de l'exploitant qui indiquent clairement la nature internationale du transport, en particulier lorsqu'il pourrait y avoir des marques erronées sur les caisses ou les conteneurs.

61. Pour M. ASTAPENKO (République socialiste soviétique de Biélorussie), l'alinéa c) est parfaitement équilibré. Il estime, comme les Etats-Unis et l'Union soviétique, que le texte devrait demeurer tel qu'il est. Il partage les doutes exprimés au sujet de la proposition allemande par d'autres délégations, et en particulier ceux de la Suède. Il se fonde sur la version russe de l'alinéa c) de l'article premier, d'après laquelle il est parfaitement clair que c'est l'exploitant qui détermine en fait s'il s'agit d'un transport international ou non.

62. M. ZHAO Chengbi (Chine) déclare que sa délégation ne peut pas appuyer la proposition allemande parce qu'il est difficile de distinguer les transports nationaux des transports internationaux, en particulier lorsque l'on se fonde sur la documentation. De plus, le projet de convention a pour objectif de définir des règles uniformes. Le Comité devrait prendre garde à ne pas exclure trop de cas faute de quoi le champ d'application de la Convention serait trop limité. La délégation chinoise approuve donc l'alinéa c) sous sa forme actuelle.

63. M. SAFARIAN NEMATABAD (République islamique d'Iran) dit que sa délégation approuve elle aussi l'alinéa c) sous sa forme actuelle.

64. M. WALL (Royaume-Uni) se réfère au point soulevé par la délégation de la République socialiste soviétique de Biélorussie, à savoir qui, d'après le texte de l'alinéa c) de l'article premier, détermine s'il s'agit ou non d'un transport international. Ayant comparé les versions anglaise, française, russe et espagnole, sa délégation a trouvé que les deux premières versions donnent une interprétation quelque peu différente des deux dernières.

65. Le PRESIDENT dit que l'on peut laisser au Comité de rédaction le soin de résoudre ce genre de problème.

66. Il compte à présent inviter la Commission à procéder à un vote sur la première partie de la proposition allemande exposée au paragraphe 4 du document A/CONF.152/C.1/L.6. A la suite d'un vote précédent, la délégation des Philippines a suggéré de compter les abstentions. Le Président se demande si d'autres délégations sont favorables à cette proposition, étant entendu que le règlement intérieur ne prévoit pas que l'on compte les abstentions et que celles-ci n'affectent pas le résultat du vote.

67. M. LAVIÑA (Philippines) fait observer qu'il est d'usage dans tout le système des Nations Unies de compter les abstentions. Il est bien sûr entendu qu'elles n'affectent pas le résultat du vote, mais elles indiquent les préférences d'un certain nombre de participants.

68. Le PRESIDENT dit que, selon le Secrétariat, les abstentions ont été comptées à plusieurs occasions à la Conférence des Nations Unies sur les contrats de vente internationale de marchandises en 1980. On peut donc les compter aussi à la présente Conférence.

69. M. HORNBY (Canada), intervenant sur la conduite des débats, dit que certaines délégations s'opposent nettement à la première partie de la proposition allemande mais que d'autres ont dit pouvoir y souscrire si elle est modifiée. La délégation allemande a reconnu que l'intention de la première partie de sa proposition était de faire de la présomption d'internationalité une présomption réfragable, mais il faudra remanier ce passage pour que cela soit bien clair. En conséquence, si elle devrait se prononcer, la délégation canadienne voterait contre la première partie de la proposition sous sa forme actuelle, mais elle pourrait accepter une proposition modifiée. Comme il est difficile de remanier le texte en Commission, la délégation canadienne serait disposée à approuver sans attendre le principe contenu dans cette première partie, étant entendu que l'on confierait au Comité de rédaction le soin de trouver les formules traduisant la notion de présomption simple.

70. Le PRESIDENT invite la délégation allemande à éclaircir la première partie de sa proposition dans le sens indiqué par le représentant du Canada.

71. M. SCHROCK (Allemagne) dit que, attendu que le Comité de rédaction améliorera le libellé de la proposition et que le vote de la Commission ne portera que sur le fond de celle-ci, sa délégation modifie la première partie de la proposition comme suit :

"Si les marchandises sont accompagnées d'un document de transport international qui est connu de l'exploitant, elles seront réputées, jusqu'à preuve du contraire, faire l'objet d'un transport international."

72. M. LAVIÑA (Philippines) estime que la proposition ainsi révisée n'apporte rien à la définition du transport international. Il préfère le texte actuel de l'alinéa c). En outre, il ne peut pas admettre qu'un texte qui n'a pas été approuvé par la Commission soit transmis au Comité de rédaction. Cela constituerait une violation de l'article 47 du règlement intérieur.

73. M. TARKO (Autriche) avoue ne pas comprendre ce que l'on entend par présomption "simple" ou "réfragable" ("prima facie"). Sa délégation approuve l'alinéa c) sous sa forme actuelle, d'autant qu'il est objectif et souple. Si la Commission approuve l'amendement allemand tel que révisé, la délégation autrichienne demandera que soit éclaircie la notion de présomption simple.

74. Le PRESIDENT fait observer que l'expression "prima facie" est le genre de formule sur laquelle pourrait se pencher le Comité de rédaction.

75. M. WALL (Royaume-Uni) rejette la proposition révisée. Sa délégation peut cependant en accepter un certain élément et annonce qu'elle envisage, à propos d'une autre partie du projet, de faire une proposition qui se lirait ainsi :

"Si un document indiquant que les marchandises font l'objet d'un transport international est présenté à l'exploitant de terminal, ce document est réputé attester, sauf preuve contraire, que les marchandises en question sont soumises à la présente Convention."

76. M. OCHIAI (Japon) dit que sa délégation ne peut approuver le nouveau libellé proposé par l'Allemagne à moins qu'une définition claire du terme "transport international" ne soit donnée dans la Convention. Selon lui, dans la version anglaise, les expressions "international transport" et "international carriage" sont tautologiques.

77. Le PRESIDENT invite la Commission à voter sur la première partie de la proposition allemande, figurant au paragraphe 4 du document A/CONF.152/C.1/L.6 telle qu'elle a été amendée oralement par son auteur, étant entendu que le Comité de rédaction en améliorera le libellé si besoin est.

78. La proposition est rejetée par 25 voix contre 5, avec une abstention.

79. Le PRESIDENT dit que s'il n'y a pas d'objection, il considérera que la Commission approuve le libellé actuel de l'alinéa c) de l'article premier pour renvoi au Comité de rédaction.

80. Il en est ainsi décidé.

La séance est levée à 17 h 30.

3ème séance
jeudi 4 avril 1991, à 9 h 30

Président : M. BERAUDO (France)

A/CONF.152/C.1/SR.3

EXAMEN DES ARTICLES PREMIER A 16 ET 20 DU PROJET DE CONVENTION SUR LA RESPONSABILITE DES EXPLOITANTS DE TERMINAUX DE TRANSPORT DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL (point 3 de l'ordre du jour) (suite) (A/CONF.152/5, 6 et 7 et Add.1 et Add.1/Corr.1 et Add.2)

Article premier, alinéa d) (A/CONF.152/C.1/L.23)

1. Mme VAN DER HORST (Pays-Bas), présentant la proposition de sa délégation (A/CONF.152/C.1/L.23) dit que dans son pays les exploitants de terminaux sont nombreux à exécuter d'autres services en plus de la manutention des marchandises : il arrive souvent qu'ils financent, par exemple, certains services en rapport avec le transport des marchandises. Toutefois, à la réunion du Groupe de travail de la CNUDCI, il a été convenu que le terme "services relatifs au transport" ne concernait que la manutention des marchandises. Le Gouvernement néerlandais pense que ce point devrait être précisé dans l'article lui-même.

2. M. LAVIÑA (Philippines) souscrit à la proposition des Pays-Bas.

3. M. WALL (Royaume-Uni) dit que sa délégation trouve la proposition des Pays-Bas très intéressante; elle estime, toutefois, que comme cette proposition dresse une liste étendue des services relatifs au transport, il faudrait examiner cette liste pour déterminer si elle est complète. M. Wall croit comprendre, en outre, que certaines activités telles les mesures de quarantaine, qui impliquent une manutention des marchandises, mais qui sont en fait un service public exécuté par les autorités, ne doivent pas être couvertes par la Convention.

4. M. LARSEN (Etats-Unis d'Amérique) convient que la définition des services relatifs au transport ne devrait pas inclure les services financiers. Sa délégation ne tient pas, cependant, à limiter les activités des exploitants de terminaux, qui ne comprennent certainement pas que la manutention. Elle est donc favorable au maintien de la définition existante, qui s'appliquerait non seulement aux services actuellement exécutés, mais également à ceux qui pourraient être fournis à l'avenir par les exploitants de terminaux.

5. M. ROMAN (Belgique) appuie la proposition des Pays-Bas. Il est essentiel que le projet de Convention soit limité à la manutention des marchandises.

6. M. LEBEDEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) note que le projet de Convention emploie le mot "couvrent", ce qui indique que la liste des services mentionnés n'est pas exhaustive et n'est fournie qu'à titre indicatif. Dans leur proposition, les Pays-Bas emploient le mot "désignent", qui peut laisser entendre que l'alinéa contient une liste exhaustive des opérations liées à la manutention des marchandises. De l'avis de sa délégation, une définition plus large, comme celle qu'impliquerait le mot "couvrent", serait préférable.

7. M. LAVIÑA (Philippines) appuie le libellé actuel du paragraphe. Comme il est nécessaire d'avoir une définition aussi large que possible, le mot "couvrent" doit être conservé.

8. Le PRESIDENT met aux voix la proposition des Pays-Bas concernant l'alinéa d) de l'article premier (A/CONF.152/C.1/L.23).

9. Par 11 voix contre 3, avec 3 abstentions, la proposition des Pays-Bas est rejetée.

Article premier, alinéas e) et f)

10. M. RUSTAND (Suède) dit que les définitions proposées dans ces deux alinéas semblent exclure toute possibilité d'avis ou de demande sous forme orale. Le Gouvernement suédois considère qu'il est préférable de laisser les parties déterminer la forme sous laquelle les avis doivent être donnés et les demandes faites, conformément à la bonne pratique commerciale et aux intérêts propres des parties. Si le projet de Convention impose l'emploi d'une forme spécifique, cela créera une confusion dans un certain nombre de systèmes juridiques, dans lesquels les tribunaux décident de la valeur des éléments de preuve présentés par écrit ou oralement. M. Rustand ne propose pas de supprimer l'alinéa en question, mais à son avis il conviendrait de consigner dans le compte rendu que certaines délégations ont certaines réticences en ce qui concerne les définitions.

11. M. TARKO (Autriche) souscrit au point de vue exprimé par le représentant de la Suède. La question se pose également de savoir ce que l'on entend par "la préservation des renseignements". Durant le long débat qui a été consacré à cette question lors d'une réunion de la CNUDCI en 1989, plusieurs délégations ont exprimé des points de vue divergents quant à la signification de cette expression. Pour M. Tarko, il serait donc préférable de supprimer les deux alinéas en question.

12. M. WALL (Royaume-Uni) est satisfait de la formulation actuelle des alinéas e) et f), mais il prend note des préoccupations exprimées par les délégations autrichienne et suédoise.

13. M. HERBER (Allemagne) partage les préoccupations des représentants de l'Autriche et de la Suède. Il pense qu'un avis pourra être donné, ou une demande faite oralement et qu'il n'est donc pas nécessaire de définir les termes "avis" et "demande" dans le projet de Convention. En conséquence, la délégation allemande propose que les deux alinéas en question soient supprimés.

14. M. LAVIÑA (Philippines), rappelant que la question a été examinée de façon détaillée à la dernière session du Groupe de travail de la CNUDCI, rappelle que la majorité des délégations, dont la sienne, avaient approuvé les deux définitions en question. Il comprend bien que dans certains systèmes juridiques, il est possible de donner un avis ou de faire une demande oralement, mais il pense que les termes devraient être définis dans le projet de Convention afin de prévoir une règle uniforme.

15. Pour M. BONELL (Italie), les alinéas e) et f) autorisent la communication orale des avis ou des demandes et ont pour seul objet de garantir que les avis ou les demandes ainsi communiqués soient préservés sous une forme ou une autre pour éviter des litiges inutiles. En l'état actuel de la technologie et eu égard en particulier aux systèmes de communications informatisés, il ne pense pas que la disposition en question impose une charge excessive aux parties. A ce propos, M. Bonell mentionne d'autres instruments internationaux connexes qui semblent suivre la même démarche. La délégation italienne est favorable au maintien du texte actuel des deux alinéas.

16. M. FILIPOVIC (Yougoslavie) pense que les deux définitions ne sont pas nécessaires et devraient être supprimées.

17. M. MORAN (Espagne) est favorable au maintien des alinéas e) et f). Se référant à l'article 11, il juge indispensable que le projet de Convention prévoie un système pour les avis de perte ou de dommage. La nécessité de prouver qu'un avis a été donné doit également être prise en compte. Les deux alinéas à l'examen sont donc nécessaires et doivent être maintenus.

18. M. RUSTAND (Suède) dit que dans son pays, comme dans beaucoup d'autres, aux termes de la loi il n'y a pas lieu d'employer la forme écrite sauf pour les transactions importantes telles que le transfert de biens immobiliers, ou la rédaction d'un testament. En cas de différend au sujet des autres transactions, on estime préférable de laisser les parties concernées défendre leur cause devant les tribunaux, sur la base d'éléments de preuve présentés par écrit ou oralement.

19. S'agissant des actions intentées au titre du projet de Convention, il appartiendrait normalement à l'exploitant, au transporteur ou au propriétaire du chargement de fournir, sous une forme quelconque, des documents prouvant qu'il a présenté l'avis ou fait la demande en question. Il se pourrait, cependant, que ces documents soient égarés ou perdus et il serait peu satisfaisant que la partie intéressée ne puisse pas demander à des témoins d'attester que l'avis a bien été présenté ou la demande a bien été faite. Exiger que ces avis ou ces demandes soient présentés sous une forme déterminée serait indûment restrictif et lierait les mains des juges lorsque les affaires seraient portées devant un tribunal.

20. Le PRESIDENT invite la Commission à voter sur la proposition orale de l'Allemagne visant à supprimer les alinéas e) et f) de l'article premier.

21. La proposition orale de l'Allemagne est rejetée par 18 voix contre 6, avec 3 abstentions.

Article premier, proposition visant à ajouter de nouveaux alinéas

22. M. LARSEN (Etats-Unis d'Amérique), présentant la proposition américaine A/CONF.152/C.1/L.5), note qu'un certain nombre de dispositions de la Convention mentionnent des déclarations "écrites" de l'exploitant. De nos jours, l'écriture étant souvent électronique, la délégation des Etats-Unis estime qu'il convient d'inclure une mention expresse dans ce sens.

23. M. ABASCAL (Mexique) souligne que sa délégation a déjà soumis une proposition au Secrétariat au sujet de la suggestion faite par le Comité maritime international au paragraphe 3 des observations (A/CONF.152/7/Add.2), et selon laquelle l'article 4-4 doit utiliser la terminologie figurant déjà dans la version révisée des Incoterms 1990, à savoir qu'un document peut être remplacé par un "message d'échange de données informatiques équivalent". Bien qu'appuyant en principe la proposition des Etats-Unis, il pense qu'il serait peut-être préférable, pour des raisons d'uniformité, d'adopter le libellé utilisé dans les Incoterms 1990.

24. M. ZHAO Chengbi (Chine) approuve la proposition des Etats-Unis. Puisque la Convention a toutes les chances de rester en vigueur pendant de nombreuses années, il faut tenir compte non seulement des formes d'écriture traditionnelles, mais aussi des techniques plus avancées. La version révisée des Incoterms 1990, que toutes les délégations connaissent sûrement très bien, insiste sur l'importance des messages électroniques qui peuvent servir à promouvoir le développement du commerce international.

25. M. OCHIAI (Japon) approuve la proposition américaine.

26. M. RUSTAND (Suède) dit que, dans le système juridique suédois, il appartiendrait de toutes façons aux tribunaux de décider si le terme "écrit" doit être interprété comme incluant l'écriture électronique, ce qui serait sans aucun doute le cas dans la pratique. Ainsi donc, pour la Suède, la proposition des Etats-Unis est superflue.

27. M. HORNBY (Canada) dit que l'écriture électronique est déjà, dans la plupart des Etats, une forme d'écriture acceptable, si bien que cette addition n'est pas vraiment nécessaire. D'une façon générale, il est peu souhaitable d'ajouter à un texte des définitions de termes dont le sens est déjà bien clair, parce que, de ce fait, des problèmes d'interprétation peuvent surgir. Ainsi, cette addition pourrait donner à penser que, dans d'autres instruments, l'écriture électronique est exclue quand elle n'est pas spécifiquement mentionnée. Il convient de conserver à la Convention la plus grande souplesse possible.

28. M. LEBEDEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) appuie ce point de vue. La technologie évolue constamment et de nouvelles formes d'écrits pourraient bien apparaître dans un avenir relativement proche. A moins d'inclure à l'article premier une définition générale applicable à toutes les formes que pourraient prendre les écrits, il vaudrait mieux ne pas insister sur telle ou telle forme particulière.

29. M. LAVIÑA (Philippines) fait remarquer que le texte des Etats-Unis contient le mot "englobe", ce qui implique que des formes autres qu'électroniques sont aussi couvertes : l'objet du texte est simplement d'assurer que les écrits électroniques ne sont pas exclus. Le paragraphe 8 de l'article premier des Règles de Hambourg contient déjà une définition de l'expression "par écrit" selon laquelle celle-ci doit s'entendre également des communications par télégramme ou par télex notamment. M. Laviña ne voit pas d'inconvénient à ce que l'on ajoute le texte des Etats-Unis qui écarterait tout doute possible sur la question et serait utile à certains Etats.

30. M. WALL (Royaume-Uni) pense comme les représentants du Canada, de la Suède et de l'URSS que la définition proposée n'est ni nécessaire ni utile.

31. M. ABASCAL (Mexique) note que la définition n'est pas exclusive; elle aurait en outre le mérite de couvrir toute nouvelle forme d'écrit qui pourrait apparaître à l'avenir. Quels que soient les résultats du débat en cours, il souhaiterait que la proposition de sa délégation concernant l'alinéa 3 de l'article 4 soit examinée à un stade ultérieur.

32. M. ROJANAPHRUK (Thaïlande) dit que, même pour les Etats qui laissent à leurs tribunaux le soin d'interpréter l'expression, il serait utile qu'une telle définition figure dans la Convention parce que les tribunaux n'auraient pas d'autre choix que de l'accepter. Bien que les écrits électroniques soient déjà jugés acceptables, il n'y a pas d'inconvénient à inclure la définition qui n'est en tout état de cause pas exhaustive. La Thaïlande appuie la proposition des Etats-Unis.

33. M. BONELL (Italie) est conscient que toute définition a obligatoirement certains inconvénients mais trouve un certain mérite à la proposition des Etats-Unis. D'après sa formulation, l'objet n'est pas de donner une définition mais simplement de rappeler que les écrits électroniques, moyens de communication les plus importants et les plus fréquemment utilisés dans le contexte de la Convention, sont couverts par le terme "écrit". Il convient aussi de rappeler à la première Commission qu'une définition de l'expression "écrit" figure dans une série de conventions antérieures telles que le Protocole de Genève relatif aux clauses d'arbitrage de 1923 et la Convention de Genève pour l'exécution des sentences arbitrales étrangères de 1927, la Convention de New York de 1958, la Convention de Genève de 1961 et bien sûr la Convention de 1978 (Règles de Hambourg). Omettre une telle définition dans le texte du projet de Convention pourrait donc entraîner des difficultés d'interprétation.

34. Cependant, si la majorité des membres de la Commission étaient opposés à l'inclusion d'un tel texte, M. Bonell se rallierait sans hésiter à la proposition faite par le Mexique de rappeler les Incoterms dans le contexte de l'article 4.

35. Le PRESIDENT note qu'un certain nombre d'instruments antérieurs définissent expressément les moyens de communication (télégramme, télex) couverts par le terme "écrit". Des conventions plus récentes, notamment les deux conventions d'UNIDROIT (Ottawa, 1988), contiennent les mêmes types de formulations que celles qui sont utilisées aux alinéas e) et f).

36. M. BERGSTEN (Secrétaire exécutif) indique que le mot "écrit(e)" n'est explicitement mentionné dans le projet de Convention qu'en deux endroits, une fois dans la partie relative au fond (article 12-4) et une fois dans les clauses finales (article 25-1). Une définition insérée à l'article premier s'appliquerait bien sûr aux clauses finales comme aux dispositions de fond. On trouve en outre dans trois autres dispositions (alinéas e) et f) de l'article premier et par. 3 de l'article 4) une formulation qui est similaire à celle qui est utilisée dans d'autres instruments et qui est conçue pour englober les messages entre ordinateurs.

37. M. ROMAN (Belgique) dit que sa délégation n'est pas en principe opposée à la proposition des Etats-Unis si des garanties suffisantes d'authenticité sont fournies.

38. M. RAMBERG (Observateur du Comité maritime international) remarque que l'adoption de la proposition des Etats-Unis ne rendrait nullement caduque la suggestion faite par le représentant du Mexique à propos de l'article 4-3. Le développement des communications électroniques de données et le fréquent remplacement des documents écrits par des messages électroniques font qu'il est nécessaire d'indiquer avec la plus grande clarté que le terme "document" inclut ces nouvelles méthodes de communication. A propos de la révision des Incoterms de 1990, il suggère que l'ajout proposé à l'article 4-3 soit libellé comme suit : "... et peut être remplacé par un message d'échange de données informatiques équivalent".

39. M. BONELL (Italie) note que, si l'on remplaçait les mots "déclaration écrite" à l'article 12-4 par le mot "avis", dont la définition figurant à l'alinéa e) de l'article premier a déjà été approuvée, et si l'on modifiait l'article 4-3 comme l'a suggéré l'orateur précédent, il serait superflu de définir le terme "écrit".

40. M. LAVIÑA (Philippines) pense que, comme presque toutes les conventions existantes comprennent une définition de l'expression "écrit", il en faudrait aussi une, par souci d'uniformité, à l'article premier.

41. M. LARSEN (Etats-Unis d'Amérique), soulignant à nouveau l'importance de la question de principe soulevée dans la proposition de sa délégation, se déclare prêt à accepter l'idée qui vient d'être présentée par le représentant de l'Italie et à laisser la question en suspens en attendant l'examen de l'article 12.

Article premier, alinéa a) (suite) (A/CONF.152/C.1/L.29)

42. Le PRESIDENT, appelant l'attention des participants sur une proposition présentée par la délégation belge au sujet de l'alinéa a) de l'article premier (A/CONF.152/C.1/L.29), fait valoir que, dans la mesure où la proposition a été distribuée après que le Comité eut adopté l'alinéa a) de l'article premier, la décision de l'examiner doit être prise conformément à l'article 33 du règlement intérieur, qui prévoit une majorité des deux tiers des représentants présents et votants.

43. M. WALL (Royaume-Uni) estime qu'il faut se garder de toute précipitation excessive dans l'adoption des décisions et éviter d'appliquer trop strictement le règlement intérieur. La pratique des votes indicatifs est utile pour connaître l'avis général de la Commission sur telle ou telle question. Plutôt que de procéder à un vote formel nécessitant la majorité des deux tiers des représentants, le Président pourrait peut-être demander si une délégation est opposée à l'examen de la proposition belge. La délégation du Royaume-Uni, pour sa part, n'y est pas opposée.

44. Le PRESIDENT dit que la Commission a adopté son règlement intérieur et doit s'y conformer. Il va sans dire que les règles de procédure doivent être appliquées avec souplesse.

45. M. ROMAN (Belgique) approuve le point de vue que vient d'exprimer le représentant du Royaume-Uni. Il est surprenant que la Commission soit tenue de voter sur certaines propositions alors que d'autres sont renvoyées directement au Comité de rédaction. Il souligne l'importance de la proposition présentée par sa délégation et fait observer que la Commission n'a pas encore achevé l'examen de l'article premier.

46. M. BONELL (Italie) appuie sans réserve la décision du Président.

47. Le PRESIDENT invite la Commission à voter sur la proposition tendant à rouvrir le débat sur l'alinéa a) de l'article premier.

48. Il y a 16 voix pour, 12 voix contre et 6 abstentions. N'ayant pas recueilli la majorité requise des deux tiers, la proposition n'est pas adoptée.

49. M. LAVIÑA (Philippines), prenant la parole pour expliquer son vote, dit qu'il s'est abstenu car, tout en reconnaissant que le Président doit faire appliquer le règlement intérieur, il pense, comme le représentant du Royaume-Uni, que les votes formels devraient être évités dans la mesure du possible, de manière à pouvoir réaliser un consensus. Si un vote indicatif avait eu lieu, la proposition présentée par la Belgique aurait pu être examinée bien qu'elle ait été présentée tardivement.

Article premier, propositions concernant de nouveaux alinéas (suite)

50. M. RUSTAND (Suède), présentant la proposition de sa délégation tendant à ajouter une définition du mot "transporteur" à l'article premier (A/CONF.152/C.1/L.28), dit que le soulignement dans le texte devrait être supprimé. Il suggère d'incorporer la définition proposée dans le texte en tant qu'alinéa b) et de renuméroter les alinéas suivants en conséquence.

51. Cette définition a été proposée suite aux modifications apportées à la deuxième phrase de l'alinéa a) de l'article premier et à l'introduction du mot "transporteur". Si la notion de transporteur n'était pas définie, on ne saurait pas précisément si ce mot renvoie au transporteur effectif ou au transporteur contractuel. Les Règles de Hambourg fournissent des indications à cet égard. Deuxièmement, on ne saurait pas avec certitude si ce mot vise les préposés, les mandataires et les autres personnes dont le transporteur utilise les services pour exécuter le contrat de transport. On peut à cet égard s'inspirer de la Convention sur le transport multimodal puisque le projet de Convention à l'examen doit s'appliquer à toutes les marchandises quel que soit le mode de transport. Troisièmement, une définition du mot "transporteur" mettrait fin au problème que posent les définitions contradictoires figurant dans les diverses conventions relatives au transport et contribuerait dans une certaine mesure à l'unification du droit. M. Rustand appelle l'attention des participants sur les différentes conceptions observées dans différents pays en ce qui concerne les Règles de La Haye-Visby et les Règles de Hambourg. Enfin, sans une telle définition, la modification apportée à la dernière phrase de l'alinéa a) de l'article premier, qui a été adoptée un peu hâtivement, rendrait le projet de convention moins attrayant pour de nombreux pays qui, autrement, pourraient y adhérer.

52. Le PRESIDENT invite la Conférence à se demander si une définition du mot "transporteur" est nécessaire ou si ce mot est suffisamment bien défini dans les conventions en vigueur et en droit interne.

53. M. FILIPOVIC (Yougoslavie) appuie la définition très large du mot "transporteur" proposée par la Suède, qui vise les préposés, les mandataires et les entrepreneurs indépendants dont le transporteur utilise les services. Sans cette définition, les modifications apportées à l'alinéa a) de l'article premier lors de la séance précédente laisseraient subsister une lacune dans le projet de Convention, car le mot "transporteur" pourrait être diversement interprété.

54. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) dit qu'il est difficile pour sa délégation d'accepter une définition du mot "transporteur" au stade actuel des délibérations. La convention proposée n'est pas une convention relative au transport, mais a pour objet de régler les problèmes liés à une période qui n'est pas visée par les conventions applicables au transport actuellement en vigueur et qui est une étape essentielle du mouvement des marchandises dans le commerce international. La proposition présentée par la Suède ajouterait aux définitions figurant dans les diverses conventions relatives au transport une nouvelle définition qui, dans certains cas, ne concorde pas avec les précédentes. Pour cette raison, M. Sweeney préférerait qu'on s'abstienne de définir le mot "transporteur". Toutefois, si une définition est jugée nécessaire suite aux modifications apportées à l'alinéa a) de l'article premier, qui ont été adoptées à la séance précédente, il propose de recenser les conventions régissant les différents modes de transport et de définir le transporteur, aux fins du projet de Convention, comme toute personne ainsi définie dans ces conventions et éventuellement dans les Règles de Hambourg et de la Convention sur le transport multimodal qui devraient entrer en vigueur prochainement. Ajoutant que les mots "d'autres personnes" dans la proposition présentée par la Suède renvoient probablement à des entrepreneurs indépendants, il rappelle que la question de la responsabilité des entrepreneurs indépendants a été examinée au cours des débats consacrés aux Règles de La Haye-Visby et aux Règles de Hambourg mais qu'elle a été rejetée.

55. M. WALL (Royaume-Uni) reconnaît que les arguments avancés par la délégation des Etats-Unis ne sont pas sans mérite, mais il estime qu'il conviendrait d'inclure dans l'article premier une définition de caractère général du mot "transporteur" puisque ce mot apparaît désormais à l'alinéa a) de cet article. Il propose de tenir des consultations informelles afin de mettre au point une autre définition que celle proposée par la Suède, une définition fondée, comme l'a suggéré la délégation des Etats-Unis, sur celles figurant dans les conventions en vigueur.

56. Mme SISULA-TULOKAS (Finlande) qui représente un pays ayant le même système juridique que la Suède, appuie la proposition de cette dernière. Le fait que l'on trouve des définitions dans diverses conventions existantes ou en cours d'élaboration ne résout pas le problème.

57. M. BONELL (Italie) appuie la suggestion du Royaume-Uni d'élaborer, aux fins du projet de Convention, une autre définition du terme "transporteur", dans le sens proposé par la délégation des Etats-Unis.

58. Le PRESIDENT, faisant le point, dit que la Conférence est saisie d'une proposition de la Suède qui a été appuyée par d'autres pays. La délégation des Etats-Unis a émis l'idée, qui a été également appuyée, selon laquelle toute définition devrait simplement renvoyer à des conventions déjà en vigueur. Il propose donc de mettre aux voix la proposition de la Suède en laissant aux délégations qui souhaitent rédiger une définition fondée sur les conventions existantes la possibilité de se consulter et de présenter une autre proposition.

59. M. HERBER (Allemagne) dit que sa délégation, comme celle des Etats-Unis, est opposée à la définition proposée par la Suède et a en fait quelques doutes sur la possibilité de trouver une définition acceptable. M. Herber propose d'attendre, pour voter sur la proposition suédoise, que les résultats des consultations informelles proposées par le Royaume-Uni soient connus.

60. Le PRESIDENT dit qu'il considère que la Commission approuve la proposition du Royaume-Uni tendant à constituer un groupe de travail pour déterminer s'il convient d'inclure une définition du terme "transporteur" et, dans l'affirmative, comment elle doit être rédigée. La Commission reprendra le débat sur ce point lorsque le groupe de travail aura terminé sa tâche.

61. Il en est ainsi décidé.

62. M. WALL (Royaume-Uni) dit que le Mexique et l'Union internationale des transports routiers ont proposé de définir le terme "personne". Selon la définition courante, il désigne tant les personnes physiques que les personnes morales; le Royaume-Uni estime que rien ne s'oppose à ce que l'on inclue cette définition dans le projet de Convention.

63. M. ABASCAL (Mexique) dit que, selon son gouvernement, une certaine incertitude existe, non pas en ce qui concerne la définition du seul terme "personne" mais à propos de l'expression "personne habilitée à prendre livraison des marchandises" employée dans plusieurs articles du projet de Convention. Toutefois, étant donné les difficultés que pose la formulation d'une définition et pour des raisons de temps, le Mexique a décidé de ne pas présenter de proposition précise.

64. Le PRESIDENT dit que l'explication du représentant du Mexique confirme sa propre conclusion, conforme au règlement intérieur, à savoir qu'il n'est pas souhaitable de rouvrir le débat chaque fois qu'une proposition est présentée ou une idée nouvelle avancée. Il rappelle à la Commission que les observations formulées par les gouvernements entre la quarante-quatrième session de l'Assemblée générale des Nations Unies et l'ouverture de la présente Conférence ne seront examinées que si elles ont été présentées par écrit à la Conférence elle-même.

65. M. WALL (Royaume-Uni) informe officiellement la Conférence que le Royaume-Uni présentera une proposition concernant la définition du terme "personne" et demande que le débat sur l'article premier demeure ouvert afin de donner à la Conférence le temps d'examiner cette proposition.

66. Le PRESIDENT confirme que, puisque c'est la première fois que ce point particulier est abordé, le débat sur l'article premier demeurera ouvert pour que la définition du terme "personne" puisse être examinée. Il demande à la délégation du Royaume-Uni de veiller à ce que toute proposition soit reçue en temps voulu.

67. M. WALL (Royaume-Uni) dit que le Royaume-Uni se réserve le droit de présenter une proposition de la façon et au moment qui lui sembleront appropriés pendant la Conférence.

68. M. SOLIMAN (Egypte) attire l'attention sur certaines incohérences entre les textes arabes et anglais des alinéas a), d), e) et f) de l'article premier. La délégation égyptienne a présenté des amendements écrits au texte arabe qui, espère-t-elle, seront pris en considération.

69. Le PRESIDENT dit que le Groupe de rédaction sera informé des incohérences entre les versions arabe et anglaise.

La séance est levée à 12 h 30.

4ème séance
jeudi 4 avril 1991, à 14 h 30

Président : M. BERAUDO (France)

A/CONF.152/C.1/SR.4

EXAMEN DES ARTICLES PREMIER A 16 ET 20 DU PROJET DE CONVENTION SUR LA RESPONSABILITE DES EXPLOITANTS DE TERMINAUX DE TRANSPORT DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL (point 3 de l'ordre du jour) (suite) (A/CONF.152/5, 6, 7 et Add.1 et Add.1/Corr.1 et Add.2)

Article 3 (A/CONF.152/C.1/L.9, L.33, L.34, L.36)

1. Le PRESIDENT explique que la proposition présentée par l'Allemagne dans le document A/CONF.152/C.1/L.9 n'a plus de raison d'être, car elle faisait suite à la proposition allemande relative à la première phrase de l'alinéa a) de l'article premier, proposition qui a été retirée (A/CONF.152/C.1/SR.1, par. 12).

2. M. ROMAN (Belgique), présentant la proposition publiée sous la cote A/CONF.152/C.1/L.33, dit que celle-ci a pour objet de limiter dans le temps la responsabilité de l'exploitant sur les marchandises lorsque la personne habilitée à en prendre livraison manque à le faire.

3. M. MORAN BOVIO (Espagne) approuve cette notion de limitation dans le temps, mais note que la disposition du projet d'article 10 relative au droit de rétention a les mêmes effets car aucun exploitant ne conservera des marchandises dans le terminal pendant une période telle que le coût de la garde devienne prohibitif. Il semble donc superflu de fixer un délai à l'article 3.

4. Mme SISULA-TULOKAS (Finlande) se félicite de l'ajout proposé par la Belgique, car il permet de préciser à quel moment prend fin la responsabilité de l'exploitant.

5. M. LARSEN (Etats-Unis d'Amérique) considère, comme le représentant de l'Espagne, que l'article 10 a des incidences sur cette question. Sa délégation a présenté une proposition prévoyant à l'article 10 l'ajout d'un paragraphe (A/CONF.152/C.1/L.15) qui aurait le même effet que la proposition belge, car il fixe un délai après lequel les marchandises pourront être considérées comme abandonnées et l'exploitant pourra en prendre possession. M. Larsen propose que cette question soit laissée en suspens jusqu'à ce que la Commission examine le projet d'article 10.
6. Le PRESIDENT note que la durée de la responsabilité de l'exploitant sur les marchandises et son droit de rétention sont deux questions juridiques distinctes. Toutefois, il y a un certain chevauchement entre les deux points.
7. M. HERBER (Allemagne) doute sérieusement de la pertinence de la proposition belge. Il n'est pas indiqué clairement quand le délai de 30 jours commence à courir et "le délai prévu au contrat" peut être de deux jours seulement, ce qui serait inacceptable. En outre, les questions liées à la nature, à la conclusion et à la violation du contrat sont toutes régies par le droit national, qui régira également la responsabilité de l'exploitant lorsque la personne habilitée à prendre livraison des marchandises manque à le faire.
8. M. SULEIMAN (Nigéria) appuie la proposition belge. Celle-ci ne vise qu'à limiter la responsabilité de l'exploitant à la période durant laquelle les marchandises sont entre ses mains. Les effets de la Convention seraient ainsi limités à cette période.
9. M. SAFARIAN-NEMATABAD (République islamique d'Iran) dit que, sous sa forme actuelle, le projet d'article 3 inscrit déjà dans un cadre logique la responsabilité de l'exploitant en la limitant à la période durant laquelle ce dernier a la garde des marchandises.
10. M. LAVIÑA (Philippines) estime que la question de la limitation de la période de responsabilité est suffisamment traitée dans le projet d'article 10. En outre, les paragraphes 3 et 4 du projet d'article 5 traitent également de la responsabilité de l'exploitant dans certaines circonstances; le retard dans la remise des marchandises est traité au paragraphe 4 de cet article. M. Laviña se prononce donc pour l'article 3 sous sa forme actuelle.
11. M. WALL (Royaume-Uni) dit qu'au stade actuel, il n'est pas facile de préciser exactement quand commence et quand finit la période de responsabilité de l'exploitant. Les mots "à sa disposition" sont ambigus. Selon lui, l'exploitant est responsable des marchandises à partir du moment où le transporteur ou une autre personne les remettent à sa garde exclusive jusqu'au moment où il les remet à une autre personne habilitée à en prendre livraison. Si personne n'en prend livraison, les conditions énoncées dans le projet d'article 10 prendront effet. Peut-être le projet d'article 3 pourrait-il être rédigé de manière plus claire.
12. M. ROMAN (Belgique) note que le retard mentionné à l'article 5-3 est un retard causé par l'exploitant lui-même, alors que le retard mentionné dans la proposition présentée par sa délégation est causé par la personne qui n'a pas pris livraison des marchandises, situation dont l'exploitant ne saurait être rendu responsable.
13. M. RUSTAND (Suède) note que, dans certains pays, les mots "mises à sa disposition" ont un sens juridique précis, supposant que le client doit être avisé que les marchandises peuvent être prises. Si l'on juge que ces mots ne sont pas suffisamment clairs pour permettre de déterminer à quel moment prend fin la responsabilité de l'exploitant, on arrivera au résultat souhaité en apportant une modification aux termes de laquelle l'exploitant sera tenu de donner avis de sa libération. M. Rustand ne partage pas la position du représentant de l'Allemagne, selon lequel la responsabilité de l'exploitant devrait durer tant qu'il a la charge des marchandises.
14. M. TARKO (Autriche) dit que l'article 3 et l'article 10 traitent de questions différentes : l'article 3 définit la période pendant laquelle l'exploitant est responsable des marchandises dont il a la garde, alors que l'article 10 traite des circonstances dans lesquelles il a le droit de retenir les marchandises pour compenser ses frais. Ces deux questions devraient rester distinctes.
15. M. ZHAO Chengbi (Chine) estime que la période de responsabilité de l'exploitant est clairement définie dans le projet actuel d'article 3. Cette responsabilité va du moment où l'exploitant prend en garde les marchandises jusqu'au moment où il les remet à la personne habilitée à en prendre livraison. La question des cas où le client ne prend pas livraison des marchandises est une question distincte, que régit le projet d'article 10. La proposition belge mérite donc d'être examinée attentivement.
16. M. LARSEN (Etats-Unis d'Amérique) se prononce pour le libellé actuel de l'article 3. La question de la responsabilité de l'exploitant pourra être réexaminée dans le contexte de l'article 10.
17. M. HORNBY (Canada) s'oppose à la proposition belge. Celle-ci ne dissipe pas l'ambiguïté du projet d'article 3 en ce qui concerne la période de responsabilité de l'exploitant et elle ne précise pas non plus quand commencera à courir le délai de 30 jours. M. Hornby préférerait un libellé plus simple.
18. M. ABASCAL (Mexique) préfère le texte sous sa forme actuelle. L'article 3 ne traite que de la période de responsabilité de l'exploitant. Selon une règle de droit généralement acceptée, la responsabilité cesse lorsque les marchandises prises en garde sont remises à la personne habilitée à en prendre livraison ou sont mises à la disposition de cette personne. Le droit de rétention ou de vente est traité à l'article 10.

19. Pour M. ROMAN (Belgique), il importe de bien comprendre que le délai de 30 jours commence au moment où l'exploitant prend en garde les marchandises. Dans certains cas, il peut être difficile ou impossible à l'exploitant d'aviser la personne habilitée à prendre livraison, qui peut ne pas être connue; ce problème peut être résolu en limitant la durée de la responsabilité à 30 jours ou au délai prévu au contrat.

20. Le PRESIDENT invite la Commission à voter sur la proposition de la Belgique (A/CONF.152/C.1/L.33).

21. La proposition est rejetée par 26 voix contre 3.

22. Mme SISULA-TUKOLAS (Finlande), présentant la proposition de sa délégation (A/CONF.152/C.1/L.36), dit qu'elle a pour objectif de préciser la notion de mise des marchandises à la disposition de la personne habilitée à en prendre livraison. En cas de retard du client ou de l'exploitant du terminal de transport, il ne devrait pas suffire que l'exploitant déclare simplement que les marchandises étaient à la disposition du client. Il faudrait prévoir une forme quelconque d'avis déterminant le moment auquel prend fin la responsabilité de l'exploitant. Pour sa part, Mme Sisula-Tukolas préfère la première variante proposée par sa délégation.

23. M. RUSTAND (Suède) appuie en principe la proposition de la Finlande, bien que la jugeant, dans une certaine mesure, superflue. En droit suédois, par mise à disposition on entend également le fait d'aviser le client et de l'inviter à enlever les marchandises. Cependant, si le fait d'ajouter l'obligation de donner un avis doit apaiser les préoccupations que pourrait entretenir une autre délégation, la Suède appuiera la proposition.

24. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) ne peut souscrire à la proposition de la Finlande, car la Convention imposerait alors aux exploitants de terminaux de transport une obligation qui échappe au cours normal de leurs affaires. C'est en fait au transporteur qu'il incombe d'aviser le destinataire que les marchandises sont arrivées et peuvent être enlevées. Dans le transport maritime cet avis est essentiel et les documents concernant le transport maritime et terrestre contiennent une rubrique indiquant le nom de la partie à aviser. Une rubrique similaire est prévue dans les connaissements de transport aérien. Il n'est pas nécessaire d'imposer à l'exploitant l'obligation supplémentaire d'émettre un avis qui peut être inutile.

25. M. LAVIÑA (Philippines) préfère la deuxième variante de la proposition de la Finlande, bien qu'elle ne précise pas le délai à respecter après réception de l'avis. Il estime qu'il n'est pas nécessaire de modifier l'article 3.

26. M. WALL (Royaume-Uni) estime que plus la Convention sera précise, plus elle sera largement acceptée. Il trouve donc fort intéressante la proposition de la Finlande, mais il vaudrait peut-être mieux reformuler entièrement l'article. Si elle est acceptée, il faudra préciser que la personne habilitée à prendre livraison des marchandises a d'abord été informée qu'elles étaient mises à sa disposition. Quelle que soit la responsabilité supplémentaire que cette clause impose à l'exploitant, elle présente l'avantage de constituer un point de départ pour définir les autres mesures qui peuvent être nécessaires en cas, par exemple, d'abandon des marchandises. Le Royaume-Uni entend présenter une version modifiée de l'article 3, mais appuiera entre-temps la deuxième variante proposée par la Finlande si le terme "au préalable" est ajouté avant le mot "avisée".

27. M. RUSTAND (Suède) s'oppose à la deuxième variante car elle signifie que l'exploitant doit attendre la preuve que son avis a été reçu. Il ne croit pas, toutefois, que le fait d'émettre un avis comme le prévoit la première variante impose une nouvelle obligation à l'exploitant. En fait, celui-ci y trouverait plutôt un avantage puisqu'il n'encourrait plus de responsabilité pour les marchandises n'ayant pas été enlevées. La première variante apporte une précision utile à l'article 3.

28. M. ABASCAL (Mexique) dit que le membre de phrase ajouté par la Finlande devrait être considéré non pas comme un moyen d'imposer une nouvelle obligation à l'exploitant mais plutôt comme un moyen de mettre un terme à la période de responsabilité. Sa délégation n'a pas l'intention d'aller jusqu'à exiger qu'il soit stipulé dans l'article qu'une preuve de la réception de l'avis doit être produite. Elle se prononce donc en faveur de la première variante.

29. M. BONELL (Italie) dit que l'article 3 a pour objet de couvrir le cas où la personne habilitée à prendre livraison des marchandises ne se présente pas. Si cela se produit, ce n'est pas l'exploitant qui manque à ses engagements. Pourquoi alors serait-il tenu d'émettre un avis? Lorsque le destinataire ne manifeste plus aucun intérêt pour les marchandises, il peut être très difficile de l'aviser. Non seulement l'obligation de l'avis imposerait une charge supplémentaire et injustifiée à l'exploitant mais, en outre, il se pourrait que celui-ci soit dans l'impossibilité de s'en acquitter. La délégation italienne ne peut donc appuyer la proposition de la Finlande.

30. M. ZHAO (Chine) rappelle que, selon sa délégation, l'article 3 devrait porter uniquement sur la période de responsabilité qui est traitée de façon satisfaisante dans le projet de la CNUDCI. Des questions comme le délai de notification ou l'obligation d'émettre un avis n'ont pas leur place dans cet article. Les Règles de Hambourg, qui ne renferment pas une telle obligation, ne prévoient qu'une disposition fixant les conditions dans lesquelles les marchandises doivent être prises en charge puis livrées. Si la personne habilitée à prendre livraison des marchandises ne se présente pas, il faut se référer à la législation locale et, aux fins du projet de Convention, à l'article 10.

31. M. LEBEDEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) dit que la Commission devrait réfléchir à ce qu'il faut entendre par le membre de phrase "remet [les marchandises] à la personne habilitée à en prendre livraison" et la manière dont l'opération doit être exécutée sur le plan pratique. L'article 3, tel qu'il est formulé, ne définit ni n'élucide ce point, alors que la procédure devrait suivre des règles précises. Le paragraphe 2 de l'article 4 des Règles de Hambourg stipule que les marchandises doivent être mises à la disposition du destinataire conformément au contrat ou aux lois ou aux usages du commerce considéré applicables au port de déchargement. Ce problème a été examiné par le Groupe de travail des pratiques en matière de contrats internationaux, qui a décidé que le paragraphe 2 de l'article 4 des Règles de Hambourg devait s'appliquer aux questions régies par le projet de Convention. Toutefois, dans la mesure où le projet de Convention vise le transport non seulement par mer mais aussi par d'autres moyens, le Groupe de travail a décidé de ne pas inclure dans le projet le libellé des Règles de Hambourg et de donner à entendre que ces règles s'appliquaient néanmoins. Ce serait une manière logique de résoudre le problème que pose la définition de "met [les marchandises] à sa disposition". Selon la proposition de la Finlande, la procédure à suivre pour mettre les marchandises à la disposition d'une personne se résumerait à un seul acte, la notification, ce qui signifie inversement que, si un avis a été émis, rien d'autre n'est exigé de l'exploitant. M. Lebedev pense comme le représentant des Etats-Unis d'Amérique qu'une charge supplémentaire serait imposée à l'exploitant si la proposition présentée par la Finlande était acceptée car, en pratique, il suffit, dans certains cas, de donner un avis oralement et non pas par écrit, comme le veut la définition donnée à l'article premier. En revanche, il se peut que, dans certains pays, l'usage local exige d'autres mesures encore, de sorte que la tentative de résoudre la question au moyen d'une convention internationale risque de ne pas être très fructueuse. Pour toutes ces raisons, la formulation de l'article 3 telle qu'elle se présente dans le projet de la CNUDCI est peut-être la solution la meilleure.

32. Pour M. ROMAN (Belgique), le représentant de l'Italie a bien exprimé les problèmes que soulève, pour sa délégation, le projet d'article 3, et les raisons pour lesquelles elle a elle-même proposé un amendement à cet article.

33. M. WALL (Royaume-Uni) met en garde contre un texte qui s'appuierait trop fortement sur les règles d'une convention relative à un mode de transport particulier. Le Royaume-Uni n'aimerait pas que la Convention s'inspire excessivement des Règles de Hambourg, mais tel autre Etat pourrait ne pas aimer qu'elle soit trop calquée sur telle autre convention. Elle doit combler les lacunes laissées par les autres conventions sur les transports, en restant autant que possible un instrument juridique qui se suffit à lui-même en la matière. A la lumière des débats, et en particulier de la déclaration de l'Italie, la délégation du Royaume-Uni estime maintenant qu'il suffirait d'exiger de l'exploitant qu'il déploie des efforts raisonnables pour aviser la personne concernée.

34. Mme JORGENSEN (Danemark) dit que les marchandises peuvent être vendues plusieurs fois pendant que l'exploitant les détient. Dans ce cas, celui-ci peut ne pas connaître l'identité de la personne qui est habilitée à en prendre livraison et on ne peut donc pas établir une règle exigeant qu'il avise la personne concernée, comme le voudrait la Finlande.

35. Après un échange de vues sur la façon de remanier la proposition finlandaise pour tenir compte des points de vue exprimés, M. WALL (Royaume-Uni), ayant reçu l'approbation de Mme SISULA-TUKOLAS (Finlande), propose de modifier comme suit la première variante présentée par la Finlande : "et s'est efforcé d'en aviser cette personne dans des délais raisonnables".

36. M. LAVIÑA (Philippines) n'aime pas le libellé proposé par le Royaume-Uni parce qu'on n'est pas sûr que l'exploitant doit avoir réussi à aviser la personne concernée, ni que l'intéressé doit avoir effectivement reçu l'avis. Le texte accorde une trop grande importance aux efforts de l'exploitant et ne définit pas la période au cours de laquelle le consignataire peut obtenir les marchandises. La délégation des Philippines continue donc de préférer l'article 3 sous sa forme actuelle. Elle partage le point de vue des représentants des Etats-Unis et de l'Union soviétique.

37. M. SULEIMAN (Nigéria) propose de préciser que l'exploitant peut aviser la personne concernée soit directement soit indirectement, afin de ne pas imposer au premier un fardeau trop lourd et de tenir compte des exigences du droit interne dans de nombreuses parties du monde.

38. M. TARKO (Autriche) se dit satisfait de l'article 3 tel qu'il est libellé actuellement, et assez favorable à la première variante finlandaise sous sa forme originelle. Telle qu'elle a été remaniée par le Royaume-Uni, cette variante soulève des difficultés pour sa délégation, qui préférerait que l'on dise : "et en a avisé ou s'est efforcé d'en aviser au préalable la personne concernée".

39. M. ROJANAPHRUK (Thaïlande) déclare que la première variante finlandaise, telle qu'elle a été remaniée par le Royaume-Uni, introduit des éléments subjectifs et une imprécision fâcheuse dans le projet de la CNUDCI; elle aurait aussi l'effet regrettable d'imposer à l'exploitant un fardeau et une responsabilité supplémentaires. Le texte de la CNUDCI paraît convenir et, s'il faut qu'il y ait notification, ce devrait être à la personne habilitée à prendre livraison des marchandises d'aviser le consignataire dès que les marchandises sont mises à sa disposition.

40. M. AIT HMID (Maroc) approuve totalement les observations du représentant des Philippines.

41. Mr. RUSTAND (Suède) dit que le problème est sans nul doute de savoir si l'exploitant, lorsqu'il met les marchandises à la disposition du client, doit accepter la charge supplémentaire - que pour sa part il juge mineure - de déployer des efforts raisonnables pour en aviser l'intéressé.

42. M. WALL (Royaume-Uni) répondant aux observations des représentants de l'Autriche et de la Suède, propose un nouveau libellé pour la première variante finlandaise : "et en a avisé ou a déployé des efforts raisonnables pour en aviser au préalable la personne concernée".

43. Le PRESIDENT met au vote le nouveau libellé proposé par le Royaume-Uni pour le membre de phrase que la Finlande propose d'ajouter à l'article 3.

44. Le libellé proposé par le Royaume-Uni est rejeté par 22 voix contre 8, avec 3 abstentions.

45. M. ABASCAL (Mexique) présente la proposition publiée sous la cote A/CONF.152/C.1/L.34 qui vise à garantir que la Convention précise clairement le moment à partir duquel la responsabilité de l'exploitant est engagée. Cette proposition a été présentée pour répondre à la situation dans laquelle se trouvent souvent certaines marchandises dans des ports mexicains, et peut-être aussi dans d'autres pays : lorsque les marchandises ont été déchargées d'un navire - et que le transporteur n'en est donc plus responsable - l'exploitant d'entrepôt ne les prend pas en charge immédiatement et refuse donc d'être tenu responsable de ces marchandises au cours de la période qui a fini par être surnommée el período de nadie, c'est-à-dire le temps de personne. C'est là de toute évidence un état de choses regrettable, auquel la proposition mexicaine cherche à remédier.

46. M. WALL (Royaume-Uni) reconnaît que l'expression "lorsque les marchandises sont mises à sa disposition" employée dans la proposition du Mexique situe avec précision le moment à partir duquel la responsabilité de l'exploitant est engagée. Cela dit, il ne pense pas que l'amendement proposé par le Mexique améliorerait beaucoup l'article sur lequel sa délégation réserve sa position finale.

47. M. TARKO (Autriche) estime lui aussi que l'amendement n'apporterait pas grand-chose à l'article. D'une part, la première partie du texte est quelque peu difficile à comprendre et d'autre part il semble ressortir tout à fait clairement de la définition donnée à l'alinéa a) de l'article premier qu'une personne qui ne prend pas les marchandises en charge ne peut pas être considérée comme un exploitant aux fins du projet de Convention.

48. M. ABASCAL (Mexique) retire la proposition de sa délégation.

ELECTION D'UN VICE-PRESIDENT ET D'UN RAPPORTEUR (point 2 de l'ordre du jour)

49. M. LAVIÑA (Philippines) dit que les membres du groupe des pays d'Asie sont disposés à assumer toute responsabilité qui pourrait leur être confiée dans la conduite des travaux de la Commission. Ils estiment fâcheux que la première Commission n'ait toujours pas de rapporteur. De plus, ils regrettent que la Conférence n'ait pas encore nommé une Commission de vérification des pouvoirs et qu'elle n'ait pas encore élu tous les membres de son Bureau.

50. M. ABASCAL (Mexique), prenant la parole en tant que Président de la Conférence, demande que les membres de la Commission de vérification des pouvoirs soient nommés aussi rapidement que possible et que les derniers postes du Bureau soient pourvus dans les plus brefs délais.

La séance est levée à 17 h 35.

5ème séance
vendredi 5 avril 1991, à 9 h 30

Président : M. BERAUDO (France)

A/CONF.152/C.1/SR.5

EXAMEN DES ARTICLES PREMIER A 16 ET 20 DU PROJET DE CONVENTION SUR LA RESPONSABILITE DES EXPLOITANTS DE TERMINAUX DE TRANSPORT DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL (point 3 de l'ordre du jour) (suite) (A/CONF.152/5, 6, 7 et Add.1 et Add.1/Corr.1 et Add.2)

Nouvel article proposé (A/CONF.152/C.1/L.31)

1. M. WALL (Royaume-Uni) présente la proposition de sa délégation (A/CONF.152/C.1/L.31) tendant à inclure un nouvel article à un endroit approprié du projet de Convention. Cette proposition découle en partie du débat sur l'article premier et est aussi liée aux conditions relatives à l'émission d'un document en application de l'article 4. Son objet est d'introduire un élément de précision dans le texte du projet de Convention en faisant en sorte qu'il soit clairement indiqué que la Convention s'applique. En ce qui concerne le paragraphe 1, il convient de souligner qu'un transporteur ou une autre personne ayant un intérêt sur les marchandises peut librement décider d'aviser ou de ne pas aviser l'exploitant que les marchandises font l'objet d'un transport international. Ainsi qu'indiqué au paragraphe 2, un accusé de réception, sous forme écrite, émanant de l'exploitant et attestant que ce dernier a reçu l'avis, permettrait de présumer, sauf preuve contraire, que la Convention est applicable.

2. M. BONELL (Italie) ne voit pas, compte tenu de la définition du transport international figurant à l'alinéa c) de l'article premier, la nécessité de donner expressément avis du caractère international du transport ainsi que prévu au paragraphe 1 de la proposition. En ce qui concerne le paragraphe 2, il ne voit pas pourquoi l'avis selon lequel les marchandises font l'objet d'un transport international ne devrait permettre que de présumer, sauf preuve contraire, que la Convention s'applique.

3. M. MORAN (Espagne) approuve les observations faites par l'orateur précédent et pense, du fait que le paragraphe 2 de la proposition semble concerner davantage le champ d'application du projet de Convention et est directement lié à l'article 2-1, qu'il faudrait attendre le débat sur l'article 2 pour examiner la proposition dans son ensemble.
4. M. LAVIÑA (Philippines) met en doute la nécessité d'inclure le paragraphe 1 proposé compte tenu de la définition du transport international qui est énoncée à l'alinéa c) de l'article premier. En outre, le caractère international du transport ne devrait pas être déterminé unilatéralement par l'une des parties. M. Laviña partage les doutes de la délégation italienne à propos du paragraphe 2; ici encore, l'applicabilité de la Convention ne devrait pas être fonction d'une action unilatérale d'une partie.
5. M. RUSTAND (Suède) juge la proposition quelque peu superflue parce que l'on peut présumer que toutes les parties s'efforceront de protéger leurs intérêts en s'assurant que l'exploitant sait que les marchandises font l'objet d'un transport international. En ce qui concerne le paragraphe 2, on pourrait atteindre l'objectif recherché par la délégation du Royaume-Uni en modifiant la formulation de l'article 4-1 de manière à préciser que les marchandises sont identifiées "comme faisant l'objet d'un transport international". M. Rustand ne voit pas non plus pourquoi l'avis en question ne devrait donner lieu qu'à une présomption sauf preuve contraire; n'importe quel tribunal le considérerait comme une preuve irréfutable.
6. M. ROMAN (Belgique) appuie sans réserve la proposition du Royaume-Uni parce qu'elle apporte les éclaircissements nécessaires sur les termes employés dans le projet de Convention.
7. M. WALL (Royaume-Uni) dit que les déclarations des précédents orateurs montrent clairement qu'il faut améliorer la précision même si certains craignent qu'une trop grande insistance sur la précision ne soit contraire au but recherché. M. Wall assure le représentant des Philippines que la proposition ne vise pas à approuver une quelconque action unilatérale. Il appelle l'attention sur le caractère facultatif de la disposition énoncée au paragraphe 1. Le paragraphe 2 prévoit que, si l'exploitant accuse réception de l'avis en question, on peut présumer que les clauses de la Convention s'appliquent. M. Wall est prêt à réexaminer la question de savoir si la présomption ne devrait être considérée que comme une présomption sauf preuve contraire. Il s'efforcera de rédiger une nouvelle proposition à inclure à l'article 4; à défaut de quoi il souhaiterait que la proposition dont la Commission est actuellement saisie soit examinée à nouveau comme un article distinct.

Article premier, nouveaux alinéas proposés (A.CONF.152/C.1/L.5) (suite)

8. M. LAVIÑA (Philippines) attire l'attention sur certaines questions en suspens concernant l'article premier, en particulier la proposition des Etats-Unis relative à la définition du terme "écrit" (A/CONF.152/C.1/L.5).
9. Le PRESIDENT dit qu'il a été décidé que le Comité de rédaction prendrait en compte la préoccupation des Etats-Unis en faisant en sorte que les écrits électroniques soient couverts par la formulation utilisée dans la Convention pour tout écrit, demande ou avis.
10. M. LAVIÑA (Philippines) dit que la proposition des Etats-Unis ne concerne pas seulement le fait d'englober les écrits électroniques dans la définition du terme "écrit", mais qu'elle aurait des incidences sur beaucoup d'articles importants du projet de Convention qui concerne les avis et demandes. Le Comité de rédaction a pour tâche essentielle d'examiner les questions de forme et il n'est pas autorisé à s'occuper des questions de fond, qui doivent être traitées dans le cadre des grandes commissions.
11. Le PRESIDENT dit qu'il croit comprendre que la Commission a pris une décision en la matière.

Article 4 (A/CONF.152/C.1/L.10, L.26 et L.35)

12. M. OCHIAI (Japon), présentant la proposition de sa délégation en vue d'insérer à l'article 4 un nouveau paragraphe 1 bis (A/CONF.152/C.1/L.26), dit qu'aux termes des dispositions du paragraphe 1 de l'article 4, l'exploitant peut être tenu de signer ou d'émettre un document même après que des poursuites ont été engagées contre lui par le client. Comme telle n'est certainement pas l'intention de cet article, l'objet de la proposition est d'imposer un délai pour la présentation des demandes des clients.
13. M. MORAN (Espagne) dit que les objectifs visés par la proposition du Japon sont déjà pris en compte, sur le fond, dans le paragraphe 1 de l'article 4; il préférerait donc laisser le texte tel qu'il est actuellement rédigé.
14. M. RUSTAND (Suède) dit qu'il ressort clairement de la formulation du paragraphe existant que l'exploitant ou le client soulèvera la question des documents dès que les marchandises auront été prises en réception dans le terminal. Il ne pense pas qu'il s'écoulera un long délai avant que l'une des parties cherche à vérifier l'existence de documents afférents à la réception des marchandises. L'idée exprimée à travers la formulation "dans un délai raisonnable", au début du paragraphe 1 de l'article 4, est que l'exploitant doit disposer d'un délai suffisant pour émettre le document. La délégation suédoise est donc favorable au maintien du texte actuel du paragraphe 1 de l'article 4.
15. M. OCHIAI (Japon) dit que, compte tenu des observations du représentant de la Suède, sa délégation est prête à retirer sa proposition.

16. Le PRESIDENT invite la Commission à examiner la proposition faite par le Mexique en vue d'ajouter une phrase au paragraphe 3 de l'article 4 (A/CONF.152/C.1/L.35).
17. M. ABASCAL (Mexique) dit que sa proposition est fondée essentiellement sur les observations du Comité maritime international et reprend la formulation retenue dans Incoterms 1990.
18. Pour M. RUSTAND (Suède), il est essentiel de n'exclure aucun moyen de communication moderne. Selon lui, un message est quelque chose qui peut être transformé immédiatement en un document ou en un relevé d'une sorte ou d'une autre.
19. M. ABASCAL (Mexique) fait valoir qu'un message électronique n'est pas nécessairement un document. Cependant, Incoterms 1990 prend en compte les documents et les messages électroniques utilisés dans le transport international de marchandises.
20. M. BERGSTEN (Secrétaire exécutif) dit que les mots "qui assure la préservation des renseignements y figurant", au paragraphe 3 de l'article 4, visent à inclure toute forme de communication susceptible de préserver des renseignements. Il est clair que cette formulation entend inclure les données contenues dans un ordinateur. De l'avis de M. Bergsten, la proposition du Mexique n'est pas nécessaire.
21. En outre, les alinéas e) et f) de l'article premier utilisent des termes similaires à ceux qui figurent dans les deux Conventions uniformes adoptées à Ottawa et dans la Loi type de la CNUDCI sur l'arbitrage commercial international, qui sont de plus en plus largement acceptés comme étant la formulation appropriée pour passer de la prescription prévoyant l'enregistrement de renseignements sur papier à une forme d'enregistrement sur support magnétique ou sur disque à lecture laser.
22. M. ABASCAL (Mexique) dit que, compte tenu des explications du Secrétaire exécutif, sa délégation est prête à retirer sa proposition et à s'en remettre au Comité de rédaction.
23. M. LARSEN (Etats-Unis d'Amérique) dit qu'eu égard à la déclaration du Secrétaire exécutif, il ne sera pas nécessaire d'étudier la question plus avant.
24. M. MESCHERYAK (République socialiste soviétique d'Ukraine) partage le point de vue du représentant des Etats-Unis et pense qu'il n'est pas vraiment nécessaire d'inclure dans le projet de Convention une référence à un message d'échange de données informatiques.
25. Pour M. BONELL (Italie), si la disposition pertinente d'Incoterms 1990 prévoit qu'un document peut être remplacé par un message d'échange de données informatiques équivalent, il est indispensable d'inclure dans le projet de Convention une formulation similaire, car sinon on risquerait de supposer qu'aux fins de la Convention un document doit se présenter sous forme traditionnelle.
26. Le texte actuel du paragraphe 3 de l'article 4 ne se réfère qu'à l'une des deux possibilités mentionnées au paragraphe 1, à savoir celle qui figure à l'alinéa b). Il conviendrait pourtant de se référer également à l'alinéa a). M. Bonell estime donc que, si on modifie le paragraphe 3 en y ajoutant une formulation indiquant que le document peut être remplacé par un message d'échange de données informatiques équivalent, cela couvrira les deux situations et apportera une précision nécessaire.
27. M. TARKO (Autriche) dit que le Comité de rédaction devrait être informé du fait qu'il existe une différence fondamentale entre les alinéas e) et f) de l'article premier et le paragraphe 3 de l'article 4, dans la mesure où, selon l'article premier, toutes les formes de communication sont acceptables. A son avis, un document est une feuille de papier sur laquelle est écrit quelque chose et l'exploitant devrait donc remettre au client un papier sous une forme ou sous une autre.
28. M. LAVIÑA (Philippines) pense que la précision donnée par le Secrétaire exécutif a résolu le problème. On pourrait peut-être tenir compte de la proposition présentée par le Mexique en insérant dans le paragraphe 3 de l'article 4, après les mots "sous toute forme", le membre de phrase "y compris un message d'échange de données informatiques équivalent". Les alinéas e) et f) de l'article premier couvrent largement cette question.
29. M. ZHAO Chengbi (Chine) dit que la forme du document revêt une grande importance. Par exemple, le client peut être tenu de produire un document devant le tribunal pour régler un litige. Sa délégation estime que le projet de Convention devrait tenir pleinement compte des réalisations de la technique moderne. La version révisée d'Incoterms 1990 s'inspire de la même idée et fait mention d'un message d'échange de données informatiques équivalent. La délégation chinoise appuie donc la proposition présentée par le Mexique.
30. M. MUTZ (Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires), prenant la parole sur l'invitation du Président, estime, comme le Secrétaire exécutif, que le libellé du paragraphe 3 de l'article 4 a un caractère suffisamment général pour couvrir également les messages d'échange de données informatiques. Il fait observer que l'expression "message d'échange de données informatiques" a un sens particulier dans les règles d'EDIFACT adoptées par la Commission économique pour l'Europe. Cette terminologie devrait être largement usitée dans le commerce international au cours de la prochaine décennie et elle pourrait être reprise dans le projet de Convention. Le paragraphe 3 de l'article 4 pourrait être modifié comme suit : "Le document peut, notamment, être remplacé par un message d'échange de données informatiques équivalent."

31. M. RUSTAND (Suède) est disposé à accepter la proposition présentée par le Mexique, mais uniquement s'il est bien précisé qu'un message d'échange de données informatiques est l'équivalent d'un document, au sens où il assure la préservation des renseignements. La protection que l'alinéa b) du paragraphe 1 assure au client en lui offrant la possibilité de produire des éléments concrets de preuve devant le tribunal en cas de litige ultérieur ne devrait pas être amoindrie. La Commission doit savoir avec certitude, avant de prendre une décision, si un message informatique peut ou non assurer la préservation de l'information.
32. M. RAO (Inde) est également d'avis que le seul point qui resterait à préciser est la question de savoir si un message d'échange de données informatiques peut valablement tenir lieu de document et assurer la préservation des renseignements. Dans la négative, une question de fond serait alors soulevée et il conviendrait d'étudier plus avant la proposition présentée par le Mexique. Si au contraire un tel message est de nature à assurer la préservation des renseignements, on pourrait alors renvoyer la proposition au Comité de rédaction pour qu'il l'étudie dans le cadre des alinéas e) et f) de l'article premier et du paragraphe 3 de l'article 4.
33. M. BERGSTEN (Secrétaire exécutif) donne lecture des dispositions pertinentes d'Incoterms de 1990. Il en ressort que le vendeur est tenu notamment d'aviser l'acheteur que les marchandises ont été livrées à bord. Lorsque cet avis ne prend pas la forme d'un document de transport, le vendeur est également tenu d'aider l'acheteur à obtenir un tel document, comme un connaissement négociable, une lettre de voiture maritime non négociable, un connaissement fluvial ou un document de transport multimodal. Lorsque le vendeur et l'acheteur ont convenu de communiquer électroniquement, un tel document peut être remplacé par un message d'échange de données informatiques équivalent.
34. M. WALL (Royaume-Uni) demande instamment, pour éviter tout risque de confusion, qu'il soit indiqué de façon absolument claire à l'article 4 que le document mentionné à l'alinéa a) du paragraphe 1 doit également assurer la préservation des renseignements qui y figurent. En d'autres termes, il doit être bien entendu qu'il n'y a aucune différence entre les documents mentionnés dans les deux alinéas, en ce sens qu'il s'agit dans les deux cas de relevés.
35. M. LARSEN (Etats-Unis d'Amérique) fait observer qu'en vertu de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Convention de Varsovie) et du Protocole N° 4 de Montréal y relatif, l'exploitant a déjà la faculté d'émettre le document en question sous forme électronique.
36. M. BONELL (Italie) est heureux de constater que d'autres délégations partagent ses préoccupations devant le fait que l'alinéa a) du paragraphe 1 n'entre pas dans le champ d'application du paragraphe 3. Il faut remédier à cette incohérence et c'est pourquoi il propose de modifier le libellé du paragraphe 3 soit en conséquence. Le reste de l'article devrait rester tel quel sauf qu'on y ajouterait une formule allant dans le sens des dispositions d'Incoterms et prévoyant que le client et l'exploitant peuvent convenir au préalable de communiquer par voie électronique.
37. Le PRESIDENT fait observer que, si le texte d'Incoterms 1990 est d'une très grande importance dans le commerce international, la Chambre de commerce internationale (CCI) est une association privée et qu'une conférence des Nations Unies n'a donc pas nécessairement à accepter aveuglément tous les textes qu'elle a formulés. La Commission a toute latitude pour approuver d'autres propositions si elle les juge bien fondées.
38. M. ROJANAPHRUK (Thaïlande) dit qu'après avoir pris connaissance des dispositions d'Incoterms dont le Secrétaire exécutif a donné lecture, il estime maintenant que la formulation du paragraphe 3 de l'article 4 pourrait rester sous sa forme actuelle, dans la mesure où, conformément au paragraphe 1 b) de l'article 4, l'exploitant a la faculté d'émettre le document signé sous la forme qu'il juge appropriée. Par ailleurs, il ressort clairement du paragraphe 1 a) de l'article 4 qu'on ne peut accuser réception des marchandises qu'en signant un document présenté par le client, à sa demande. Un tel document peut prendre soit la forme usuelle, soit la forme d'un message d'échange de données informatiques.
39. M. ROMAN (Belgique) a l'impression, après avoir entendu le texte d'Incoterms, que le document en cause ne doit pas nécessairement être une pièce distincte ou un message mais qu'il peut tout simplement prendre la forme d'une rubrique, par exemple, dans un connaissement. Est-ce bien le cas ?
40. M. BERGSTEN (Secrétaire exécutif) dit que les dispositions d'Incoterms qu'il a citées s'appliquent à un modèle de document de transport. Si le document visé par le paragraphe 1 a) de l'article 4 peut être un document de transport d'un type donné, le document mentionné au paragraphe 1 b) n'en est certes pas un dans la mesure où il est émis par l'exploitant du terminal de transport.
41. M. ROMAN (Belgique) est satisfait de cette explication.
42. Le PRESIDENT croit comprendre que la délégation des Etats-Unis d'Amérique a accepté que sa proposition concernant l'article 4 (A/CONF.152/C.1/L.10) soit examinée par le Comité de rédaction, lequel prendra également en considération les divers points de vue exprimés durant le débat sur les messages électroniques. Le représentant du Mexique ayant retiré sa proposition, il n'y a plus d'autres propositions concernant l'article 4 à examiner hormis celle qu'a présentée oralement le représentant de l'Italie.

43. M. BONELL (Italie) propose d'ajouter, au paragraphe 3 de l'article 4, une nouvelle phrase ainsi libellée : "Lorsque le client et l'exploitant sont convenus de communiquer par des moyens électroniques, le document visé au paragraphe 1 peut être remplacé par un message d'échange de données informatiques équivalent."

44. M. WALL (Royaume-Uni) juge la proposition italienne difficilement acceptable. Il ne voit pas comment, en l'absence d'un document écrit, un tribunal pourrait se prononcer en cas de litige concernant les alinéas a) ou b) du paragraphe 1 de l'article 4.

45. M. ZHAO Chengbi (Chine) souscrit en principe à la proposition italienne, qui tient compte d'une importante évolution à long terme, mais préférerait que cette idée soit formulée de manière plus concise en ajoutant, par exemple, les mots "y compris un message d'échange de données informatiques convenu par le client et l'exploitant dans le cadre de leurs relations commerciales" après "émis sous toute forme", au paragraphe 3 de l'article 4.

46. M. ABASCAL (Mexique) appuie la proposition italienne qui ne diffère pas sensiblement de celle que sa délégation avait présentée puis retirée compte tenu des explications fournies par le Secrétaire exécutif.

47. M. LARSEN (Etats-Unis d'Amérique) appuie également la proposition italienne. Les professionnels, à l'attente desquels la Conférence doit s'efforcer de répondre, ont indiqué qu'ils préféreraient l'approche adoptée dans la proposition. Quant à l'endroit précis où la nouvelle phrase doit être insérée, on peut laisser au Comité de rédaction le soin d'en décider.

48. M. HERBER (Allemagne), M. OCHIAI (Japon) et Mme PIAGGI DE VANOSSI (Argentine) appuient également la proposition italienne.

49. M. RAO (Inde) partage entièrement l'opinion du représentant du Royaume-Uni. En l'absence de document, il serait pratiquement impossible de déterminer la responsabilité.

50. La proposition italienne est adoptée par 14 voix contre 12, avec 6 abstentions.

51. Le PRESIDENT, notant qu'une nouvelle phrase a maintenant été ajoutée au paragraphe 3 de l'article 4, dit qu'en l'absence d'objection, il considérera que la Commission interprète l'ensemble du paragraphe comme renvoyant aux alinéas a) et b) du paragraphe 1.

52. M. LEBEDEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) demande si l'accord entre les parties visé à la deuxième phrase du paragraphe 3 que vient d'adopter la Commission doit être conclu par écrit ou peut être oral.

53. Le PRESIDENT dit qu'à son avis le fait que l'expéditeur et le destinataire du message sont liés électroniquement est en soi une preuve suffisante de l'accord.

54. M. BONELL (Italie) souscrit à cette interprétation.

55. M. LEBEDEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) fait observer que toute forme d'accord, y compris un accord oral, serait acceptable, les moyens électroniques ne constituant qu'un cas particulier. Des éclaircissements seraient également les bienvenus sur la question de savoir si l'échange de données informatiques ne peut être utilisé qu'en cas d'accord entre les parties, en d'autres termes si la première phrase du paragraphe 3 est applicable en l'absence d'accord.

56. M. BONELL (Italie) dit que la première phrase du paragraphe 3 reste applicable même en l'absence de l'accord visé à la deuxième phrase.

57. Le PRESIDENT confirme que les deux phrases du paragraphe 3 ne s'excluent pas mutuellement, la deuxième venant compléter la première.

58. M. BERGSTEN (Secrétaire exécutif), prenant la parole en sa qualité de Secrétaire du Comité de rédaction, demande si le Comité de rédaction est autorisé à ajouter une expression telle que "En outre" au début de la deuxième phrase, de manière à indiquer clairement qu'on introduit une notion distincte.

59. Le PRESIDENT dit que le Comité de rédaction est libre d'apporter au texte toutes les modifications de forme qu'il juge nécessaires.

60. M. ROJANAPHRUK (Thaïlande), expliquant son vote, dit qu'il a voté contre la proposition italienne, non parce qu'il est opposé au principe qu'elle exprime mais parce qu'il la juge superflue pour des raisons qu'il a déjà données.

La séance est levée à 12 h 35.

6ème séance
vendredi 5 avril 1991, à 14 h 30

Président : M. BERAUDO (France)

A/CONF.152/C.1/SR.6

EXAMEN DES ARTICLES PREMIER A 16 ET 20 DU PROJET DE CONVENTION SUR LA RESPONSABILITE DES EXPLOITANTS DE TERMINAUX DE TRANSPORT DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL (point 3 de l'ordre du jour) (suite) (A/CONF.152/5, 6, 7, et Add.1 et Add.1/Corr.1 et Add.2)

Article 4 (suite) (A/CONF.152/C.1/L.31)

1. M. WALL (Royaume-Uni) dit que l'article 4 dans son ensemble préoccupe beaucoup sa délégation. L'utilisation au paragraphe 1 du mot "client", qui n'apparaît nulle part ailleurs dans la Convention, pose en particulier un problème. Sans qu'il faille nécessairement définir ce mot dans la Convention, il est important que le sens en soit clair dans ce contexte précis. Les personnes susceptibles de présenter un document à l'exploitant ou de lui en demander un sont les transporteurs, qui livrent ou enlèvent les marchandises, et les personnes qui ont un intérêt quelconque sur les marchandises au premier ou dernier stade du transport international. Même si ces personnes n'ont pas de relations contractuelles avec l'exploitant, elles voudront, lorsqu'elles remettent un article à l'exploitant, que celui-ci leur fournisse un reçu indiquant qu'il a accepté les marchandises et qu'elles étaient en bon état. La Commission pourrait s'assurer que le mot "client" est en l'occurrence approprié.

2. M. Wall s'est aperçu, en s'efforçant d'intégrer à l'article 4 la proposition présentée par sa délégation dans le document A/CONF.152/C.1/L.31, qu'il y avait incompatibilité entre la notion de "transporteur ou autre personne ayant un intérêt sur les marchandises" et celle de "client" telle qu'utilisée dans l'article. Aux termes de l'alinéa a) de l'article 4-1, le client présenterait à l'exploitant un document à signer. Ce document identifierait les marchandises et - si le texte présenté par le Royaume-Uni était incorporé à l'article - indiquerait également qu'elles font l'objet d'un transport international. La première phrase de l'article 4-1 laisse cependant à l'exploitant la faculté d'accuser réception des marchandises en signant ce document ou en émettant lui-même le document signé visé à l'alinéa b); ce dernier pourrait également indiquer que les marchandises font l'objet d'un transport international. Toutefois, aux termes du paragraphe 2, l'exploitant, s'il n'agit pas conformément à l'un ou l'autre des alinéas a) et b) du paragraphe 1, serait présumé, sauf preuve contraire, avoir reçu les marchandises en bon état apparent. Cette disposition gêne beaucoup la délégation britannique. En outre, l'exception prévue à la deuxième phrase du paragraphe 2 ne se justifie pas et devrait être supprimée.

3. L'amendement apporté par la Commission au paragraphe 3 lors de la séance précédente nuit gravement au paragraphe et, partant, à l'article dans son ensemble. En ce qui concerne le paragraphe 4, calqué sur le texte de l'article 14 des Règles de Hambourg, il faudrait insérer une virgule entre le mot "imprimée" et les mots "en fac-similé". Il est regrettable que cette virgule ne figure pas dans le texte des Règles de Hambourg.

4. La délégation britannique estime que l'article 4, et les paragraphes 1 et 2 en particulier, tentent d'exprimer trop d'idées à la fois. Les documents mentionnés dans l'article sont très importants et la Convention doit en indiquer clairement la finalité, éventuellement en donnant des précisions supplémentaires.

5. Le PRÉSIDENT propose à la Commission d'examiner le texte présenté par le Royaume-Uni dans le document A/CONF.152/C.1/L.31 et, s'il est approuvé, de chercher à l'intégrer à l'article 4.

6. M. WALL (Royaume-Uni) espère pouvoir formuler lui-même la proposition de sa délégation sous une forme qui soit modifiable, de manière à pouvoir l'incorporer à l'article 4. Il continuera à travailler dans ce sens.

7. Pour M. LAVIÑA (Philippines), le paragraphe 1 de l'article 4 est ambigu sous sa forme actuelle et devrait être quelque peu remanié. Sa délégation est par ailleurs préoccupée par l'emploi des mots "préssumé, sauf preuve contraire" dans la première phrase du paragraphe 2. Dans la deuxième phrase, est-ce que les mots "cette présomption n'existe pas" signifie qu'il n'y a pas présomption "sauf preuve contraire" - en d'autres termes qu'il s'agit d'une présomption irréfragable - ou qu'il n'y a pas de présomption du tout ? Sa délégation approuve le point de vue exprimé par le représentant du Royaume-Uni sur l'emploi du mot "client". Dans de précédentes conventions relatives au transport et ailleurs dans ce projet à l'examen, l'expression plus technique "la partie intéressée" est employée. Enfin, la proposition tendant à insérer une virgule au paragraphe 4 entre les mots "imprimée" et "en fac-similé" est tout à fait acceptable.

8. M. HERBER (Allemagne) est également très préoccupé par l'article 4. Les paragraphes 1 et 2 renferment un grand nombre d'idées qui ne sont pas toutes clairement exprimées. Le paragraphe 2, par exemple, a trait à la question de la présomption : si l'exploitant n'agit pas conformément à l'un ou à l'autre des alinéas a) et b) du paragraphe 1, il est présumé avoir pris les marchandises en garde en bon état apparent. Qu'arrive-t-il toutefois s'il émet un document attestant qu'il a reçu les marchandises en bon état ? En découle-t-il une présomption qui est une présomption "sauf preuve contraire" ? La réponse à ces deux questions ne peut être qu'affirmative. Le document en question n'est pas un instrument négociable et donc toute présomption qui en découle doit être une présomption "sauf preuve contraire". Il n'est pas raisonnable de donner à entendre, comme cela semble être le cas au paragraphe 2, que, si l'exploitant agit conformément aux alinéas a) ou b) du paragraphe 1, ses actes ne donnent lieu à aucune présomption. On peut faire valoir que, dans ce cas, la présomption va de soi, mais c'est une approche très risquée.

9. M. Herber a le sentiment que ces insuffisances sont dues aux modifications qui ont été apportées au projet durant son élaboration. Initialement, dans les Règles de Hambourg et dans le texte d'UNIDROIT, la règle de la présomption est limitée à la personne qui a les marchandises en garde et au cas où le document est émis, et elle porte uniquement sur le type de présomption auquel le document donne naissance. Le paragraphe 2 du projet de la Commission a inversé la règle et il fait du défaut d'émission d'un document le fondement de la présomption que les marchandises ont été reçues en bon état. Le point essentiel, à savoir la nature de la présomption qui découle du document, a été laissé de côté. Le texte n'est pas clair et doit être remis sur le métier.

10. M. ABASCAL (Mexique) rappelle que le représentant des Etats-Unis a accepté que sa proposition concernant le paragraphe 4 (A/CONF.152/C.1/L.10) soit renvoyée au Comité de rédaction. Toutefois, le point de savoir s'il convient d'omettre la considération fondamentale qui exprime le membre de phrase "si le procédé n'est pas incompatible avec la loi du pays où le document est signé" à la fin du paragraphe 4 de l'article 4 ne peut être réglé par le Comité de rédaction.

11. Le PRESIDENT dit que la première Commission n'a pas achevé l'examen de l'article 4. En outre, il ressort de ce qui a été dit depuis que les Etats-Unis ont formulé leur proposition, que la situation concernant les messages électroniques n'est pas aussi simple qu'il y paraissait à première vue.

12. M. RUSTAND (Suède) attend avec intérêt la nouvelle formulation que le Royaume-Uni doit présenter par écrit de sa proposition publiée sous la cote A/CONF.152/C.1/L.31, afin de voir s'il est possible de l'incorporer à l'article 4. Il fera ses observations sur cet article lorsqu'il aura examiné cette nouvelle formulation. Sa délégation n'est pas opposée au fait de remplacer le mot "client" par un terme plus approprié. En ce qui concerne la règle de présomption, ayant comparé le paragraphe 2 de l'article 4 à l'examen avec le texte dont avait été saisie la CNUDCI à sa vingt-deuxième session, il a pu noter que la deuxième phrase du paragraphe avait été ajoutée à cette session sans que le rapport de la CNUDCI (A/44/17) en donne les raisons. Il croit se rappeler qu'on avait jugé injuste qu'un exploitant qui ne fait que transférer les marchandises d'un moyen de transport à un autre soit tenu de faire, sur le plan documentaire, les démarches prévues par cet article, et encore plus inéquitable que sa défaillance donne naissance à la présomption en question. C'est là la raison de l'exception formulée dans la deuxième phrase. M. Rustand pense lui aussi qu'une virgule devrait être ajoutée au paragraphe 4 entre les mots "imprimée" et "en fac-similé"; il tient à réserver sa position sur la question à la fois très intéressante et très difficile qu'a soulevé le représentant de l'Allemagne.

13. M. MORAN (Espagne) approuve l'article 4 tel qu'il est formulé et se dit convaincu que les doutes qu'il a suscités se dissiperont lorsqu'on considérera la Convention dans son ensemble. Le représentant de l'Allemagne estime que le paragraphe 1 donne lieu à une présomption. Selon le droit espagnol, et peut-être d'autres encore, la présomption est que, lorsqu'il intervient, l'exploitant fait preuve d'une diligence raisonnable. Si le client présente un document à l'exploitant que ce dernier signe, les marchandises sont alors réputées réceptionnées en bon état, ce qu'atteste le document signé. Cette présomption existe mais - comme on peut le déduire de l'article 6 - l'exploitant peut être en mesure de démontrer que des dommages ont été causés par un tiers, auquel cas il n'est pas tenu responsable du seul fait qu'il a signé le document.

14. La deuxième possibilité offerte par le paragraphe 1 de l'article 4 est que le client ne présente pas un document, mais attend que l'exploitant en émette un. L'exploitant peut alors contrôler les marchandises et, dans un délai raisonnable, émettre un document qui crée une présomption quant à l'état dans lequel les marchandises ont été trouvées et quant à l'éventualité d'un dommage survenu dans le terminal. La troisième possibilité est celle où l'exploitant n'émet pas de document ni ne signe celui que lui remet le client, ce qui est le cas visé par le paragraphe 2. Là encore, il est présumé, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été remises en bon état. Il est logique que la présomption n'intervienne qu'après qu'il a été démontré que les marchandises n'ont pas été reçues en bon état, comme il ressort de l'article 6.

15. En ce qui concerne la deuxième phrase du paragraphe 2, les souvenirs de M. Moran concordent avec ceux du représentant de la Suède. Il trouve logique qu'aucune présomption ne soit prévue à l'égard de l'exploitant dans le cas envisagé.

16. M. ZHAO Chengbi (Chine) estime que l'article 4, tel qu'il est libellé, est équitable aussi bien pour le client que pour l'exploitant. Celui-ci a à la fois le droit et le devoir de signer un récépissé attestant l'état des marchandises. Dans une certaine mesure, la délégation chinoise approuve ce qu'a dit le représentant du Royaume-Uni au sujet de l'emploi du mot "client", mais elle estime que ce mot peut être interprété comme désignant la personne qui demande à l'exploitant de lui remettre un reçu pour les marchandises. Une telle demande est raisonnable, et le client devrait avoir le droit de la formuler. Le paragraphe 2 de l'article 4 est également équitable et raisonnable. La délégation chinoise est donc en mesure d'approuver l'article 4, sous réserve de quelques petites modifications.

17. M. TARKO (Autriche) se dit satisfait du libellé actuel de l'article 4, malgré sa complexité. Le seul problème semble être que la présomption dont il est question au paragraphe 2 couvre non seulement l'alinéa b) mais aussi l'alinéa a) du paragraphe 1, qui n'oblige pas l'exploitant à indiquer l'état des marchandises. L'exploitant ne devrait donc pas être désavantagé par la présomption selon laquelle, dans ce dernier cas, les marchandises avaient été reçues en bon état.

18. Mme SISULA-TULOKAS (Finlande) souscrit à l'objection présentée par le représentant de l'Autriche.

19. M. WALL (Royaume-Uni) constate qu'une idée essentielle est absente des paragraphes 1 et 2, à savoir que l'exploitant a effectivement reçu les marchandises. Certaines des difficultés mentionnées à propos du paragraphe 2 seraient atténuées quelque peu si l'on indiquait expressément dans les deux paragraphes que l'action exigée par les alinéas a) et b) du paragraphe 1 est subordonnée au fait que l'exploitant a bien reçu les marchandises. Le document à émettre en vertu de l'alinéa a) serait simplement un récépissé, alors que l'accusé de réception prévu à l'alinéa b) devrait indiquer aussi l'état des marchandises.

20. Le PRESIDENT constate que le débat de la Commission rappelle celui qu'avait tenu le Groupe de travail des pratiques en matière de contrats internationaux, au cours duquel l'article avait été longuement examiné. Il propose donc à la Commission de voter sur le paragraphe 2 de l'article 4.

21. Le paragraphe 2 de l'article 4 est approuvé par 17 voix contre 7, avec 9 abstentions.

22. M. RUSTAND (Suède) est surpris que le Président ait mis le paragraphe 2 aux voix. Il avait cru comprendre que la Commission attendait une nouvelle proposition du Royaume-Uni qui devait toucher plusieurs paragraphes de l'article 4.

23. Pour M. WALL (Royaume-Uni), la Commission devrait se garder de supposer, comme le Président l'a fait apparemment, qu'intégrer à l'article 4 certaines des idées exprimées dans le document A/CONF.152/C.1/L.31, comme sa délégation s'efforce de le faire, n'aurait aucune incidence sur le paragraphe 2. La délégation britannique elle-même a été étonnée que le Président mette ce paragraphe aux voix. Car, selon la nouvelle proposition liée au document A/CONF.152/C.1/L.31, on ferait au moins référence aux alinéas a) et b) du paragraphe 1 de l'article 4. Comme ces deux alinéas sont expressément mentionnés au paragraphe 2, celui-ci serait également touché. L'intention de la délégation britannique n'est pas de remanier complètement l'article 4. Elle tiendra compte de la décision prise par la Commission sur le paragraphe 2, mais se réserve le droit de choisir, en cherchant à incorporer les idées du document A/CONF.152/C.1/L.31 dans l'article 4, de proposer ou non d'amender le paragraphe 2 par voie de conséquence, et de proposer aussi des amendements au paragraphe 1. Cette faculté lui paraît d'une extrême importance et elle prie le Président de lui laisser assez de latitude pour qu'elle puisse aborder la question avec ce sens des responsabilités dont le Président lui-même souhaiterait faire preuve.

24. Le PRESIDENT déclare qu'il prend note des observations du Royaume-Uni. Le vote sur le paragraphe 2 est maintenu, sous réserve d'un amendement qui pourrait être apporté au document A/CONF.152/C.1/L.31.

25. M. LAVIÑA (Philippines) rappelle que sa délégation s'est abstenue de voter. Si elle avait reçu des éclaircissements suffisants sur le paragraphe 2, elle aurait voté pour ce texte, mais ses préoccupations n'avaient pas été apaisées, en ce qui concerne notamment la question soulevée par le représentant de l'Allemagne.

26. M. MESCHERYAK (République socialiste soviétique d'Ukraine) déclare que sa délégation s'est abstenue de voter parce qu'elle a considéré que l'on hâtait la Commission de prendre une décision. Elle n'en estime pas moins que les difficultés rencontrées pourront être surmontées si on leur consacre les efforts nécessaires.

27. M. RUSTAND (Suède) croyait avoir compris à la séance précédente que la Commission avait tacitement décidé d'attendre la nouvelle proposition concernant l'article 4 que le Royaume-Uni avait entrepris de rédiger. Pour ce qui est du paragraphe 2, le Royaume-Uni avait exprimé des doutes sur la présence de la deuxième phrase. Compte tenu des débats qui avaient suivi, aucun participant ne pouvait penser que la nouvelle proposition du Royaume-Uni n'aurait aucun effet sur le paragraphe 2. Ce qui vient de se produire confirme l'impression de la délégation suédoise que le texte de base est considéré comme un fait acquis, et que toute tentative sérieuse d'amélioration est inutile, voire mal venue.

28. M. RAO (Inde) rappelle que sa délégation s'est abstenue de voter. Il semble que l'on ait mis trop de hâte à voter. Le représentant du Royaume-Uni avait indiqué à la séance en cours et à la séance précédente, qu'il travaillait sur certaines idées concernant l'article 4 et qu'un grand nombre de délégations avait exprimé des doutes sur le libellé de celui-ci. Il convenait de ne pas dissuader la Commission de s'efforcer d'aboutir à un consensus, surtout quand les opinions semblaient se partager de manière équilibrée. M. Rao demande donc au Président d'être patient avec la Commission et d'envisager, chaque fois que la chose sera possible, de créer de petits groupes de négociations pour résoudre les questions les plus délicates. Si l'on avait procédé ainsi pour le paragraphe 2, les négociations auraient certainement permis de dégager un accord dès le début de la semaine suivante.

29. M. WALL (Royaume-Uni) a cru comprendre qu'il ne pourrait plus, après le scrutin, proposer un amendement qu'exigeait la logique et qui consistait à supprimer la deuxième phrase du paragraphe 2. Il considère donc pour sa part qu'il a été décidé de conserver cette phrase. L'attention doit maintenant se porter sur les amendements qu'il faut apporter au paragraphe 2 en conséquence de l'incorporation au paragraphe 1 des idées exprimées dans le document A/CONF.152/C.1/L.31. Pour l'heure, il rappellera au Président que l'article 7 du règlement intérieur de la Conférence, appliqué mutatis mutandis à la première Commission, veut que le Président "encourage les participants à s'accorder". Il serait bon que toutes les délégations gardent cette disposition à l'esprit.

La séance est suspendue à 16 h 5; elle est reprise à 17 h 15.

ELECTION D'UN VICE-PRESIDENT ET D'UN RAPPORTEUR (point 2 de l'ordre du jour) (suite)

30. M. LAVIÑA (Philippines) propose de nommer M. Soliman (Egypte) au poste de Vice-Président et M. Safarian Nematabad (République islamique d'Iran) à celui de Rapporteur.

31. M. Soliman (Egypte) et M. Safarian Nematabad (République islamique d'Iran) sont respectivement élus Vice-Président et Rapporteur.

La séance est levée à 17 h 20.

7ème séance
lundi 8 avril 1991, à 9 h 30

Président : M. BERAUDO (France)

A/CONF.152/C.1/SR.7

EXAMEN DES ARTICLES PREMIER A 16 ET 20 DU PROJET DE CONVENTION SUR LA RESPONSABILITE DES EXPLOITANTS DE TERMINAUX DE TRANSPORT DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL (point 3 de l'ordre du jour) (suite) (A/CONF.152/5, 6, 7 et Add.1 et Add.1/Corr.1 et Add.2)

Article 4 (suite) (A/CONF.152/C.1/L.10)

1. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique), présentant la proposition de sa délégation (A/CONF.152/C.1/L.10), explique que l'objectif est d'aligner la disposition considérée sur les dispositions correspondantes des autres conventions relatives au transport. Le membre de phrase "si le procédé n'est pas incompatible avec la loi du pays où le document est signé" figurant dans le projet de la CNUDCI est à son avis inutile.

2. M. ABASCAL (Mexique) appuie fortement la proposition tendant à supprimer le membre de phrase "si le procédé n'est pas incompatible avec la loi du pays où le document est signé", qu'il considère inopportun et même dangereux pour l'uniformité du droit. En ce qui concerne le reste du paragraphe, il fait sienne la proposition des Etats-Unis fondée sur la définition utilisée dans la Convention des Nations Unies sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux de décembre 1989, la plus récente des conventions des Nations Unies relatives au commerce international.

3. M. MORAN (Espagne) et M. WALL (Royaume-Uni) appuient également la proposition américaine.

4. Le PRESIDENT dit qu'en l'absence d'objections, il considérera que la Commission approuve la proposition des Etats-Unis, étant entendu que les modifications nécessaires seront apportées au texte pour l'aligner sur celui de la Convention des Nations Unies sur les lettres de change internationales et les billets à ordre internationaux.

5. Il en est ainsi décidé.

Article 3 (suite) (A/CONF.152/C.1/L.38)

6. M. WALL (Royaume-Uni), présentant la proposition de sa délégation (A/CONF.152/C.1/L.38), juge quelque peu préoccupante la multiplicité des opérations que recouvre la notion de remise des marchandises à la garde de l'exploitant, compte tenu en particulier de l'alinéa a) de l'article premier, tel qu'approuvé par la Commission. Selon la proposition du Royaume-Uni, les deux seuls facteurs déterminant la durée de la responsabilité sont la remise des marchandises à l'exploitant et la remise des marchandises par l'exploitant. Il n'y a pas à envisager le cas où les marchandises ne sont pas enlevées en temps voulu.

7. M. MORAN (Espagne) juge cette proposition extrêmement intéressante; elle mérite d'être examinée au regard d'autres parties du projet de Convention, notamment des articles premier, 4 et 10.

8. M. BONELL (Italie) ne voit pas en quoi le texte proposé est plus clair que le projet de la CNUDCI.

9. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) est favorable au maintien de l'article 3 dans son libellé actuel. Le fait d'introduire le principe de la "seule" garde reviendrait à encourager la répartition des activités de l'exploitant, actuellement plus ou moins intégrées, entre plusieurs sociétés distinctes, dont aucune n'aurait d'actifs ni d'assurance. Le résultat serait très fâcheux. Le sens de "delivers" ("remet") ne vise pas nécessairement une remise matérielle et n'est pas préférable à la notion de "prise en garde". Quant à l'expression "hands them over" ("remet"), elle a peut-être une connotation matérielle plus marquée que "met à sa disposition", mais cette dernière décrit assez fidèlement la situation de fait. M. Sweeney ne peut donc appuyer la proposition du Royaume-Uni.

10. M. RUSTAND (Suède) juge l'expression "met à sa disposition" préférable, en ce qu'elle donne à l'exploitant la possibilité de se décharger de sa responsabilité sans remettre physiquement les marchandises. Il ne souscrit pas à la proposition du Royaume-Uni mais appuie le texte original, que les amendements proposés par la Finlande (A/CONF.152/C.1/L.36) auraient à son avis amélioré.

11. M. TARKO (Autriche) fait observer que le Royaume-Uni propose d'apporter au libellé de l'article 3 plusieurs changements dont certains portent sur le fond. A son avis, il serait préférable de dire, comme à l'article premier, que l'exploitant prend les marchandises en garde, plutôt que le transporteur ou une autre personne les remet à sa garde. D'autre part, l'insertion du mot "seule" pourrait susciter des controverses : les marchandises pourraient par exemple être à la garde de l'exploitant sans être à sa "seule" garde, de sorte qu'il en serait de toute manière responsable.

12. En revanche, M. Tarko admet que la responsabilité de l'exploitant ne cesse pas à l'expiration de la période durant laquelle celui-ci a eu les marchandises en garde. Aux termes du paragraphe 1 de l'article 10, l'exploitant conserve un droit de rétention sur les marchandises à l'expiration de cette période, mais comme il ne peut l'exercer à son gré, il reste, dans un sens, responsable des marchandises. Cela rend d'autant plus judicieux la proposition tendant à supprimer les mots "ou les met à sa disposition", qui risquent d'introduire un élément d'incertitude.

13. M. ROJANAPHRUK (Thaïlande) estime que la suppression du membre de phrase "ou les met à sa disposition" dans la proposition du Royaume-Uni introduirait un changement majeur dans le texte de l'article 3. Elle aurait pour résultat de prolonger la durée de la responsabilité de l'exploitant, ce qui ne semble guère justifié. Il faut par conséquent conserver l'article 3 dans son libellé actuel.

14. M. ZHAO Chengbi (Chine) apprécie l'effort déployé par la délégation du Royaume-Uni pour définir plus précisément dans le temps l'étendue de la responsabilité de l'exploitant. La terminologie utilisée n'est cependant pas exactement conforme à celle des autres articles. L'expression "prendre en garde" a été longuement débattue lors des séances précédentes et, malgré son manque de précision, la plupart des délégations l'ont adoptée faute de mieux. La proposition du Royaume-Uni introduit un changement de fond en ce sens qu'elle prolonge la durée de la responsabilité de l'exploitant jusqu'au moment où les marchandises sont effectivement remises à la personne habilitée à en prendre livraison. Le texte actuel permet cependant à cette personne d'être représentée par un mandataire et c'est pour cette raison qu'après de longs débats, la plupart des délégations l'ont jugé satisfaisant.

15. M. ROMAN (Belgique) pourrait appuyer la première partie de la proposition du Royaume-Uni, mais la deuxième pose un certain nombre de problèmes du fait que l'exploitant reste pleinement responsable des marchandises même s'il ne parvient pas à s'en défaire. Il rejette donc la proposition dans son ensemble.

16. M. LEBEDEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) dit que, s'il est vrai que les termes "prendre en garde" et "remettre", dans leur sens juridique, peuvent être difficiles à interpréter dans la pratique, tous les efforts faits pour trouver une meilleure solution ont été vains, la proposition à l'examen ne faisant pas exception. En outre, alors que les termes utilisés à l'article 3, "prises en garde", font porter l'accent sur l'exploitant, la proposition du Royaume-Uni le fait porter sur la livraison par le transporteur ou une autre personne, ce qui peut engendrer des problèmes. En outre, dans la deuxième partie de la proposition, les marchandises doivent uniquement être "remises". L'omission de l'idée de "mise à la disposition de la personne habilitée à prendre livraison" a d'importantes répercussions pratiques. L'exploitant peut ne pas être en mesure de remettre les marchandises, mais il doit pouvoir s'acquitter de sa responsabilité en les mettant à disposition. Malgré l'intérêt des considérations avancées par le Royaume-Uni, M. Lebedev estime donc qu'il vaudrait mieux garder le libellé actuel.

17. M. SCHROCK (Allemagne) dit que sa délégation a toujours eu quelques réticences à l'égard de l'article 3 et de l'emploi du terme "prendre en garde". Compte tenu cependant des observations de ceux qui sont déjà intervenus, il juge préférable de conserver le texte actuel.

18. M. WALL (Royaume-Uni) déclare que le débat a montré que le texte actuel de l'article 3 posait de réels problèmes et qu'il était difficile d'aboutir à une définition claire de la notion de responsabilité. Puisque la Commission n'a pas jugé utile de rechercher une telle définition, le point sur lequel porte l'article 3 suscitera immanquablement de gros problèmes à propos des responsabilités respectives du transporteur et de l'exploitant. Le Royaume-Uni est particulièrement préoccupé par le côté superficiel de la notion de "mise à la disposition"; utiliser ce genre de terme revient ni plus ni moins à laisser l'exploitant se dégager de sa responsabilité en arguant simplement qu'il a déchargé les marchandises sur le quai et que la personne qui devait les enlever ne s'est pas manifestée. Le régime d'ensemble fixé par la Convention n'impose pas une responsabilité nécessairement illimitée à l'exploitant : si les marchandises ne sont pas enlevées après un certain temps, il peut se prévaloir d'autres dispositions de la Convention pour s'en défaire mais il doit demeurer responsable des marchandises jusqu'à ce moment-là. La délégation britannique reste très séduite par la proposition de la Finlande, même si elle a été rejetée précisément parce qu'elle cherchait à éviter ce qu'il y a de flou dans l'idée de mettre des marchandises à la "disposition" de quelqu'un. Dans ces circonstances, le Royaume-Uni retire sa propre proposition.

19. Le PRESIDENT croit comprendre que l'article 3 est donc approuvé tel quel.

20. Il en est ainsi décidé.

Article premier, propositions de nouveaux alinéas (suite)

21. M. WALL (Royaume-Uni), présentant la proposition de sa délégation (A/CONF.152/C.1/L.37), indique qu'elle concerne la définition du terme "personne" employé dans ses propositions concernant les articles 3 et 4. On peut arguer que, puisque la proposition du Royaume-Uni

concernant l'article 3 n'a pas été acceptée, il n'est pas nécessaire de définir le terme "personne". Il serait préférable cependant de reporter le débat jusqu'à l'examen de l'article 4.

22. Le PRESIDENT dit que le document A/CONF.152/C.1/L.37 sera examiné après l'examen de la proposition du Royaume-Uni concernant l'article 4.

Article 5 (A/CONF.152/C.1/L.11, L.12, L.20, L.24, L.39 et L.42)

23. M. SCHROCK (Allemagne), présentant la proposition de sa délégation tendant à ajouter un nouveau paragraphe 1 bis (A/CONF.152/C.1/L.11), dit qu'à l'issue de consultations avec la délégation australienne, il a été décidé d'insérer le terme "sans supervision" après le mot "accès". Ainsi révisé, le texte proposé a pour auteurs l'Australie et l'Allemagne. Il répond au fait que le paragraphe 1 de l'article 5, relatif au "fondement de la responsabilité", déplace la charge de la preuve en cas de faute et de négligence. En temps normal, en effet, c'est au plaignant de prouver que la perte qu'il a subie est due à la faute ou à la négligence du défendeur. Dans le présent article, il y a inversion de l'obligation de la preuve comme dans d'autres conventions sur le transport car, lorsque quelque chose arrive aux marchandises, sur un navire ou dans un wagon de chemin de fer par exemple, c'est le transporteur qui connaît les faits et non le chargeur, l'expéditeur ou le destinataire. M. Schrock partage entièrement ce point de vue, énoncé dans les conventions sur le transport. Dans le cas des exploitants de terminaux de transport cependant, notamment dans les grands ports maritimes, la situation effective peut être très différente car les marchandises ne sont pas nécessairement gardées sous clef. Il est parfois nécessaire de laisser le client y avoir accès pour les inspecter ou pour d'autres raisons. Dans les grands ports de mer, il n'est pas possible d'installer des systèmes de contrôle électronique ni de surveiller toutes les visites de clients. Pour des raisons pratiques, ces derniers ont donc libre accès aux marchandises et si un dommage intervient alors, dans ces circonstances, le fautif peut avoir été aussi bien l'exploitant que le client. Dans ce cas particulier, M. Schrock propose donc d'en revenir à la règle générale qui veut que le demandeur fasse la preuve de la faute ou de la négligence.

24. M. SMITH (Australie) estime que la charge de la preuve ne doit pas être transférée lorsque l'exploitant a donné au client ou à des tiers accès aux marchandises, ce qui va dans le sens des décisions récentes des tribunaux anglais en vertu de la règle de la common law relative au dépôt ("bailment"). M. Smith a proposé l'insertion du terme "sans supervision" pour faire place au cas où l'exploitant garde le contrôle des marchandises et en assure la supervision, ce qui va de nouveau dans le sens de la législation anglaise.

25. M. FILIPOVIC (Yougoslavie) dit que les législations nationales varient sans doute, mais que l'intention de la Convention est de faire assumer au seul exploitant l'obligation de réparer liée à la responsabilité pour faute, avec transfert de la charge de la preuve. Il est par conséquent opposé à la proposition à l'examen.

26. M. BONELL (Italie) éprouve quelque difficulté à accepter la proposition conjointe. La formule "prendre toutes les mesures qui peuvent raisonnablement être exigées pour éviter la perte des marchandises ou leur endommagement" est suffisamment générale pour permettre à l'exploitant de prouver qu'il a fait le nécessaire lorsque, par exemple, d'autres personnes étaient présentes sur les lieux où se trouvaient les marchandises, notamment le client ou son agent. La délégation italienne estime par conséquent que la proposition à l'examen compliquerait inutilement les choses.

27. S'agissant de l'expression "au moment où s'est produit l'événement", M. Bonell pense qu'il serait plus approprié de faire référence à toute la période pendant laquelle les marchandises sont sous la responsabilité de l'exploitant.

28. M. ROMAN (Belgique) aurait pu appuyer la première proposition de l'Allemagne, mais l'insertion du terme "sans supervision" inverse la règle de la preuve au détriment de l'exploitant, et il s'abstiendra de voter sur la proposition conjointe.

29. Mme EL OTMANI (Maroc) déclare que dans son pays, les destinataires se rendent fréquemment dans les ports et ont libre accès aux marchandises. Sa délégation estime par conséquent que c'est au destinataire qu'il devrait incomber de prouver qu'un événement s'est produit pendant que les marchandises étaient sous la garde de l'exploitant.

30. M. TARKO (Autriche) constate que le paragraphe 1 de l'article 5 offre déjà une relative souplesse. Selon son libellé actuel, le juge peut déterminer si l'exploitant a pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées.

31. L'expression "au moment où s'est produit l'événement" est grosse de difficultés, dans la mesure où il peut être malaisé de déterminer le moment où se produit la perte, le dommage ou le retard. La délégation autrichienne n'est donc pas en mesure d'approuver la proposition conjointe.

32. M. RUSTAND (Suède) estime qu'il est normal, lorsque les marchandises sont inspectées par le client, qu'un représentant de l'exploitant assiste à l'opération, pour en suivre le déroulement et veiller à ses intérêts. C'est pourquoi la proposition conjointe lui paraît inutile.

33. M. HORNBY (Canada) déclare que le fait que le client ou le propriétaire des marchandises a été autorisé à pénétrer dans l'espace où elles sont entreposées est une circonstance que les tribunaux apprécieront pour déterminer si l'exploitant a pris ou non toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées. La délégation canadienne ne peut donc appuyer la proposition conjointe, qui ferait peser la charge de la preuve sur le plaignant.

34. M. WALL (Royaume-Uni) explique que même si sa délégation n'est pas contre la proposition à l'examen, elle a du mal à accepter, par exemple, le terme "client". De qui s'agit-il exactement, et quels sont les rapports entre cette personne et l'opérateur, le transporteur, le propriétaire, le chargeur ? Pour ce qui est encore de l'expression "au moment où s'est produit l'événement", il vaudrait mieux dire "pendant la période durant laquelle la perte ou le dommage s'est produit". Le simple sens des réalités oblige à admettre qu'il y aura vraisemblablement des situations où le client cherchera à faire pencher la balance dans le sens de ses propres intérêts. S'il a le privilège d'accéder sans contrôle aux locaux, il ne doit pas être en mesure d'utiliser cette prérogative au détriment de l'exploitant. Dans ces circonstances, la preuve doit rester à la charge du client.
35. M. CHRISTOV (Bulgarie) se déclare en faveur de la proposition, car il n'est pas rare, dans les ports de son pays, que le client ait accès aux marchandises. Il y a une nette différence entre les Règles de La Haye-Visby et les Règles de Hambourg sur ce point. Dans les premières, le transporteur - personnage qui correspond en l'espèce à l'exploitant du terminal - doit simplement prouver qu'il s'est déchargé de toutes ses responsabilités; il n'est pas tenu de prouver que telle perte ou tel dommage est survenu. Dans les Règles de Hambourg, il est au contraire tenu de le faire. Etant donné la situation qui règne en pratique, la délégation bulgare choisit d'exonérer l'exploitant du fardeau de la preuve.
36. M. OCHIAI (Japon) n'est pas totalement convaincu par la proposition, du fait qu'elle postule que le client et le plaignant sont une seule et même personne. Si tel n'est pas le cas, et si aucune faute n'est imputable au plaignant, on comprend mal pourquoi c'est sur lui que pèserait la charge de la preuve.
37. M. LARSEN (Etats-Unis d'Amérique) préfère lui aussi le texte actuel. La proposition ajoute en matière de preuve une règle qui vient en sus du principe fondamental de la responsabilité consacré dans la Convention. En cherchant à régler un cas de figure particulier, elle déplace la charge de la preuve, déplacement qui soulève autant de questions qu'il n'en résout. S'il se produit un événement qui entraîne une perte, l'exploitant a déjà un moyen de défense, puisqu'il peut montrer qu'il a pris toutes les mesures raisonnables pour protéger les marchandises. Il peut également se prévaloir de l'article 3, puisqu'il est délié de sa responsabilité dès que le client en a pris possession pour les inspecter, les traiter ou les manutentionner.
38. Mme PIAGGI DE VANOSI (Argentine) a elle aussi du mal à accepter la proposition : il peut être difficile en pratique de prouver que le client, ou celui qui agit en son nom, était autorisé à pénétrer dans la zone en cause au moment où la perte ou le dommage a effectivement eu lieu.
39. M. SCHROCK (Allemagne) précise que la proposition conjointe ne vise pas certaine situation hypothétique, mais bien la situation qui règne réellement dans les terminaux de transport, ainsi qu'en témoignent les professionnels du transport et comme il a pu le constater lui-même au cours de visites personnelles. Pour ce qui est de la proposition du Royaume-Uni, qui consiste à remplacer "au moment où s'est produit l'événement" par le membre de phrase "pendant la période durant laquelle la perte ou le dommage s'est produit", il est prêt à l'approuver.
40. Mme SISULA-TULOKAS (Finlande) pense que le cas est déjà réglé au paragraphe 1 de l'article 5 par le membre de phrase "toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées". Si la proposition est acceptée, le client serait malavisé de demander à inspecter les marchandises; il serait pour lui préférable de faire clairement savoir qu'il ne veut nullement y avoir accès.
41. M. BELLO (Philippines) déclare comprendre les soucis qui ont inspiré les auteurs de la proposition relative à l'accès des clients aux marchandises, mais rappelle que l'exploitant a, en tout état de cause, autorisé cet accès, même sans "superviser", de telle sorte que le client ne saurait être un contrebandier ou un intrus. Le déplacement de la charge de la preuve ne peut s'opérer sur la simple conjecture d'un lien de cause à effet entre l'accès non supervisé et l'événement générateur du dommage.
42. M. SAFARIAN NEMATABAD (République islamique d'Iran) préfère le texte actuel. Si l'événement en question se produit, il appartient à l'exploitant de réunir les preuves attestant que le préjudice ne lui est pas imputable.
43. M. MUTZ (Observateur de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires) doute lui aussi que la disposition en cause puisse s'appliquer en pratique, dans la mesure où, en règle générale, l'accès aux terminaux est contrôlé. Vouloir déterminer si l'accès a été ou non "supervisé" reviendrait le plus souvent à déterminer si toutes les précautions raisonnables ont été prises ou non pour sauvegarder les marchandises.
44. Le PRESIDENT invite la Commission à se prononcer sur la proposition conjointe publiée sous la cote A/CONF.152/C.1/L.11.
45. La proposition est rejetée par 27 voix contre 4, avec 4 abstentions.
46. Le PRESIDENT propose de renvoyer au Comité de rédaction la proposition de l'Espagne concernant l'article 5 (A/CONF.152/C.1/L.20) et portant sur un point de forme.
47. Il en est ainsi décidé.
48. M. SOLIMAN (Egypte) présente la proposition de sa délégation concernant le paragraphe 2 de l'article 5, publiée sous la cote A/CONF.152/C.1/L.42. Il peut être difficile dans la pratique de prouver que telle ou telle perte est imputable à une défaillance de l'exploitant.

49. Mme EL OTMANI (Maroc) approuve cette proposition. Il serait vraisemblablement difficile de prouver une chose aussi intrinsèquement incertaine que la part d'une perte ou d'un dommage imputable à telle cause ou à telle autre.

50. Pour M. BONELL (Italie), un certain malentendu est peut-être né du fait que le paragraphe 2 est formulé de façon quelque peu négative. De fait, ce n'est pas un élément négatif qui est en jeu, mais bien un élément positif, à savoir le montant du préjudice imputable à telle cause plutôt qu'à telle autre. En vertu du principe de la négligence accessoire, la responsabilité de l'exploitant serait limitée à la perte ou au dommage qu'il a effectivement causé.

51. M. FILIPOVIC (Yougoslavie) partage cette opinion. Bien que le ton de la dernière phrase du paragraphe 2 soit légèrement négatif, c'est en fait à l'exploitant qu'il reviendrait de prouver le rôle qu'il a joué dans l'événement et la preuve aurait donc un caractère positif plutôt que négatif.

52. M. OCHIAI (Japon) n'est pas tout à fait convaincu; puisque la dernière phrase du paragraphe est formulée dans le texte de la CNUDCI de la même façon que dans le paragraphe 7 de l'article 5 des Règles de Hambourg et dans l'article 17 de la Convention sur le transport multimodal, il préférerait la conserver.

53. Le **PRESIDENT** invite la Commission à voter sur la proposition égyptienne (A/CONF.152/C.1/L.42).

54. La proposition est rejetée par 20 voix contre 7, avec 7 abstentions.

55. Mlle VAN DER HORST (Pays-Bas) présente la proposition de sa délégation visant à ajouter un nouveau paragraphe à l'article 5 (A/CONF/152/C.1/L.24). Pour l'heure, le projet de Convention ne contient aucune disposition particulière sur les dommages indirects. Au cours des travaux préparatoires, le Groupe de travail de la CNUDCI a conclu que c'était aux législations nationales de déterminer si l'exploitant était responsable de ces dommages, ce qui revient à dire qu'un exploitant pourrait être responsable dans un Etat, mais pas dans un autre. Puisqu'on s'efforce d'uniformiser les règles concernant la responsabilité de l'exploitant, il est peut-être souhaitable d'inclure dans la Convention une disposition spécifiant bien qu'il ne peut y avoir indemnisation pour les dommages indirects.

56. Mme JORSENGEN (Danemark) approuve la proposition néerlandaise, mais préférerait la voir incorporée à l'article 6.

57. M. RUSTAND (Suède) attire l'attention sur l'observation de son gouvernement (A/CONF.152/7/Add.1, p. 12) selon laquelle il n'est pas clair que le mot "préjudice" au paragraphe 1 puisse être interprété comme désignant aussi le préjudice indirect et que, dans ces conditions, les limites de la responsabilité de l'exploitant sont floues. En principe, la délégation de son pays approuve la proposition néerlandaise, bien qu'elle ne soit pas sûre qu'une conclusion définitive puisse être adoptée si tardivement. Au stade actuel, elle souhaite réserver sa position.

58. M. LARSEN (Etats-Unis d'Amérique) souscrit à ce point de vue. La question a déjà été assez débattue au Groupe de travail, des éclaircissements ont été apportés et le paragraphe proposé par les Pays-Bas n'est pas indispensable.

59. M. ABASCAL (Mexique) dit que, même s'il peut approuver l'idée que l'article 5 couvre aussi les dommages indirects, il lui semble que l'additif proposé par les Pays-Bas serait indûment restrictif par rapport aux limites prévues à l'article 6. C'est pourquoi il ne peut l'approuver.

60. Pour Mlle VAN DER HORST (Pays-Bas), la situation est un peu confuse. Certaines délégations préféreraient, semble-t-il, rendre l'exploitant responsable des dommages indirects, d'autres y seraient opposés. Peut-être vaudrait-il mieux laisser les autorités nationales en décider. Elle retire donc la proposition de sa délégation.

La séance est levée à 12 h 25.

8ème séance

lundi 8 avril 1991, à 14 h 30

Président : M. BERAUDO (France)

A/CONF.152/C.1/SR.8

EXAMEN DES ARTICLES PREMIER A 16 ET 20 DU PROJET DE CONVENTION SUR LA RESPONSABILITE DES EXPLOITANTS DE TERMINAUX DE TRANSPORT DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL (point 3 de l'ordre du jour) (suite) (A/CONF.152/5, 6, 7 et Add.1 et Add.1/Corr.1 et Add.2)

Article 5 (suite) (A/CONF.152/C.1/L.39)

1. M. ROMAN (Belgique), présentant la proposition publiée sous la cote A/CONF.152/C.1/L.39, dit que le paragraphe additionnel contribuerait à équilibrer les droits et obligations de l'exploitant en l'exonérant de sa responsabilité en cas de perte ou d'endommagement des marchandises lorsque le client n'en a pas pris livraison.

2. Mme El OTMANI (Maroc) appuie cette proposition, car elle estime qu'il y a un lien entre le fait que les marchandises soient laissées entre les mains de l'exploitant et la durée de sa responsabilité. Il est déjà établi dans la pratique que la responsabilité de l'exploitant cesse une fois que les marchandises sont mises à la disposition du client.
3. Mme SISULA-TULOKAS (Finlande) partage l'idée qui sous-tend la proposition, mais estime qu'elle se rattache à l'article 3 plutôt qu'à l'article 5.
4. M. BELLO (Philippines) pourrait appuyer cette proposition si les mots "dans un délai raisonnable" étaient remplacés par la mention d'un délai spécifique, par exemple cinq jours. Un délai devrait également être fixé au paragraphe 3 de l'article 5.
5. M. ROJANAPHRUK (Thaïlande) dit que la question soulevée dans la proposition belge est déjà traitée comme il convient dans l'article 3; il n'est donc pas nécessaire d'ajouter un paragraphe sur cette question à l'article 5.
6. Mme JORGENSEN (Danemark) dit que la proposition n'a pas d'incidences sur la responsabilité de l'exploitant en tant que telle. Elle porte sur la durée de la responsabilité de l'exploitant en vertu de l'article 3 et n'ajoute rien, sinon la condition suivante : l'exploitant doit aviser la personne habilitée à prendre livraison des marchandises. Mme Jorgensen n'est pas favorable à un tel ajout ni à l'article 5, ni à l'article 3.
7. M. TARKO (Autriche) partage cette opinion. La question à l'examen est déjà traitée à l'article 3. En outre, il doute qu'il soit bon d'utiliser à plusieurs reprises le mot "livraison" pour les marchandises. L'exploitant n'est pas un transporteur; il met simplement les marchandises à la disposition du client.
8. M. ILLESCAS (Espagne) convient que le projet doit établir un équilibre approprié entre les droits et les obligations de l'exploitant; toutefois, la question soulevée dans la proposition belge semble être déjà traitée à l'article 3. En outre, l'article 10-3, en permettant à l'exploitant de vendre les marchandises si elles n'ont pas été enlevées, lui donne la possibilité de mettre fin à la période durant laquelle il est responsable des marchandises. Ainsi, dans le cas envisagé par la proposition belge, sa responsabilité est déjà limitée. La délégation espagnole n'est pas disposée à approuver la proposition belge si l'on considère que l'exploitant est suffisamment protégé par les articles 3 et 10.
9. M. LARSEN (Etats-Unis d'Amérique) partage cet avis. Lui aussi estime que la question soulevée dans la proposition belge se rattache à l'article 10 plutôt qu'à l'article 5. Sa propre délégation a soumis une proposition relative à l'article 10 (A/CONF.152/C.1/L.15), aux termes de laquelle les marchandises seraient considérées comme abandonnées si elles n'étaient pas réclamées dans un délai spécifique. Le problème de la responsabilité de l'exploitant dans de tels cas devrait être traité à l'article 10 plutôt qu'aux articles 3 ou 5.
10. M. RUSTAND (Suède) dit qu'il s'agit ici non de la base de la responsabilité de l'exploitant, mais de la période durant laquelle il est responsable des marchandises. Cette période serait encore plus incertaine - et pas moins incertaine - si l'on ajoutait les mots "dans un délai raisonnable" qui figurent dans la proposition belge.
11. M. GOKKAYA (Turquie) appuie la proposition. L'exploitant ne doit pas être contraint de rester responsable des marchandises pendant une période indéfinie. Puisque les interprétations des mots "dans un délai raisonnable" ne manqueront pas de diverger, il propose de fixer plutôt un délai de 30 jours.
12. M. NAOR (Israël) estime que la proposition belge est redondante. Elle n'aurait pour effet que de prolonger légèrement la période de responsabilité de l'exploitant par rapport à celle qui est prévue à l'article 3.
13. M. CHRISTOV (Bulgarie) est disposé à appuyer la proposition belge avec l'amendement proposé par le représentant de la Turquie.
14. M. WANG Yangyang (Chine) dit qu'il serait justifié d'ajouter à l'article 5 une disposition tendant à protéger l'exploitant, du type de celle proposée par la Belgique. Toutefois, cette proposition ne spécifie pas le délai dans lequel l'exploitant doit aviser le client que les marchandises sont à sa disposition pour enlèvement.
15. M. ROMAN (Belgique) note que la proposition de sa délégation a reçu un appui important, mais que beaucoup semblent considérer qu'elle ne se rattache peut-être pas à l'article 5. La Commission pourrait peut-être traiter de cette question lors de son examen de l'article 10.
16. Le PRESIDENT note que le délai raisonnable de notification envisagé à l'article 10 concerne l'exercice par l'exploitant d'un droit de rétention et non sa responsabilité sur les marchandises. Une décision distincte doit être prise sur chacune de ces questions. La proposition belge aurait pour effet d'établir que l'exploitant est responsable des marchandises pendant un "délai raisonnable" après qu'avis a été donné de leur disponibilité pour enlèvement et que cette responsabilité prend fin lorsque ce délai raisonnable a expiré. Une décision formelle doit être prise sur ce principe.
17. M. RUSTAND (Suède) dit que, si le principe qui sous-tend la proposition est accepté et que le libellé de la proposition est amélioré, cette dernière devrait se rattacher à l'article 3.

18. M. BONELL (Italie) note que l'article 3 a été approuvé par la Commission et ne peut être modifié. Quant à l'article 10, il n'y a pas de lien apparent entre la proposition des Etats-Unis relative à cet article et la proposition belge relative à l'article 5.

19. M. LEBEDEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) souhaite que l'on précise si la proposition belge aurait pour effet d'étendre la période de responsabilité de l'exploitant au-delà de la période envisagée à l'article 3.

20. M. ROMAN (Belgique) dit que la proposition exonérerait l'exploitant de toute responsabilité en cas de perte ou d'endommagement des marchandises dès l'expiration d'un délai raisonnable après que les marchandises ont été mises à la disposition du client.

21. Le PRESIDENT invite la Commission à voter sur la proposition belge (A/CONF.152/C.1/L.39).

22. La proposition est rejetée par 17 voix contre 13, avec 4 abstentions.

23. Mme EL OTMANI (Maroc) dit que le mot "défaillance" ("failure" dans le texte anglais) est utilisé au paragraphe 2 de l'article 5, alors que, dans les dispositions correspondantes des Règles de Hambourg, l'expression employée est "une faute ou une négligence". Elle préférerait que la nouvelle Convention reprenne la terminologie des Règles de Hambourg, dans la mesure où les fonctions de l'exploitant complètent celles d'un transporteur maritime. Dans le droit marocain, le mot "défaillance" implique une responsabilité très large et serait interprété de telle manière que l'exploitant serait responsable de la moindre défaillance, quelle qu'elle soit, alors que l'expression "une faute ou une négligence" signifierait qu'il a omis d'exécuter un acte particulier. La divergence actuelle entre la terminologie de la Convention et celle des Règles de Hambourg risque d'avoir des incidences très préjudiciables pour l'exploitant.

24. Le PRESIDENT dit que, dans le cadre du paragraphe 2 de l'article 5, le mot "faute" introduirait une connotation morale qui ne serait pas appropriée. Le mot "défaillance" ne signifie pas qu'il y a faute mais indique simplement que l'exploitant ne s'est pas acquitté convenablement de sa responsabilité.

25. M. BONELL (Italie) fait observer que le mot "défaillance" rompt avec la pratique suivie dans le projet d'UNIDROIT et dans les Règles de Hambourg. Le mot "faute" serait plus approprié. Le fait qu'un acte déterminé n'ait pas été exécuté implique qu'il n'est pas nécessaire d'enquêter sur la conduite de la partie défaillante, alors que, si le mot "faute" est employé, la charge de la preuve incombe à ladite partie. Le mot "faute" devrait toujours être employé lorsqu'il y a négligence, comme indiqué au paragraphe 1 de l'article 5. M. Bonell préférerait donc qu'on emploie les mots "une faute ou une négligence" à la place du mot "défaillance" au paragraphe 2 de l'article 5.

26. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) partage cette opinion. Le mot "défaillance" est d'ordre contractuel. Toutefois, l'article 5 n'a pas un caractère uniquement contractuel dans la mesure où il fait intervenir des éléments relevant à la fois du délit et de la faute. De ce point de vue, le mot "faute" est plus approprié. Par souci de conformité avec les Règles de Hambourg, ce mot devrait remplacer le mot "défaillance".

27. M. PAMBOU-TCHIVOUNDA (Gabon) préfère la terminologie des Règles de Hambourg dans la mesure où ces dernières sont un élément reconnu du droit commercial international.

28. M. ILLESCAS (Espagne) se prononce pour le texte tel qu'il est formulé. Le paragraphe 2 de l'article 5 décrit très clairement le type de défaillance qui engage la responsabilité de l'exploitant, à savoir, la non-exécution des mesures exposées au paragraphe 1. Dans ce contexte, l'emploi du mot "faute" pourrait entraîner une certaine confusion.

29. M. WEISER (Union internationale d'assurances transports), prenant la parole à l'invitation du Président, fait observer que l'article 17 de la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises (la Convention multimodale) emploie la même terminologie que les Règles de Hambourg. Il serait préjudiciable aux trois conventions que la Convention à l'étude, qui est conçue pour combler les lacunes laissées par les deux autres, introduise une nouvelle terminologie.

30. M. SAFARIAN NEMATABAD (République islamique d'Iran) préfère l'expression "une faute ou une négligence" car il estime qu'elle est plus précise.

31. M. WANG Yangyang (Chine) souhaiterait conserver le mot "défaillance". La traduction en chinois du mot "défaillance" est très différente de celle du mot "faute". La défaillance correspond au fait d'omettre quelque chose tandis que la faute implique un méfait. Cette question devrait être renvoyée au Comité de rédaction et non pas tranchée par un vote.

32. M. ILYTCHEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) dit que le mot "défaillance", qui signifie que l'intéressé a omis de prendre les mesures nécessaires, a une portée plus universelle que le mot "faute". Sa délégation préfère donc le texte qu'a rédigé la Commission.

33. M. RAO (Inde) n'a pas d'opinion bien tranchée à ce sujet mais est plutôt favorable au texte tel qu'il est rédigé. L'obligation de l'exploitant en vertu du paragraphe 1 de l'article 5 est de prendre toutes les mesures qui peuvent être raisonnablement prises pour éviter tout incident préjudiciable et ses conséquences. La manière dont cet article traite de la défaillance par rapport à cette obligation est purement descriptive. C'est pourquoi, au lieu d'essayer de préciser la notion de défaillance, la Commission devrait simplement la conserver à l'article 5. Dans la pratique, les tribunaux pourront en donner une interprétation libérale, ce qui les amènera nécessairement à envisager la notion de faute ou de négligence.

34. M. FILIPOVIC (Yougoslavie) dit qu'à son avis, le mot "défaillance" renvoie à une insuffisance par rapport à certaines normes juridiques, ce qui pourrait signifier qu'il y a eu faute ou négligence. Ces deux expressions recouvrent donc la même chose. Toutefois, le mot "défaillance", comme il est employé au paragraphe 2, a peut-être un sens plus large et serait donc plus approprié.
35. Mme PIAGGI DE VANOSI (Argentine) rappelle à la Commission que, lorsque la question a été débattue par la CNUDCI à sa vingt-deuxième session, il a été conclu que le mot "défaillance" n'avait pas le même sens que les mots "faute ou négligence".
36. M. MARSHALL (Royaume-Uni) estime que le mot "défaillance" au paragraphe 2 a uniquement pour objet de permettre d'appliquer le critère de proportionnalité énoncé dans ce paragraphe à toute responsabilité qui peut découler du paragraphe 1. L'emploi du mot "défaillance" garantit une application beaucoup plus complète de ce critère que l'expression "une faute ou une négligence".
37. Le PRESIDENT fait observer que la Commission semble très divisée sur une question qui, normalement, ne devrait pas faire l'objet d'un vote. Il propose donc que le Comité de rédaction soit invité à l'examiner.
38. M. BONELL (Italie) estime que ce problème n'est pas d'une importance extrême, mais qu'il ne s'agit peut-être pas uniquement d'une question de rédaction.
39. Le PRESIDENT demande si certaines délégations considèrent que le présent libellé est inacceptable.
40. Mme EL OTMANI (Maroc) répète que sa délégation est opposée à l'emploi du mot "défaillance".
41. M. PAMBOU-TCHIVOUNDA (Gabon) partage le point de vue exprimé par la représentante du Maroc au sujet du mot "défaillance". Toutefois, le choix de l'expression est subordonné à la question de savoir si le régime de responsabilité auquel renvoie la nouvelle Convention se fonde sur le risque, auquel cas le mot "défaillance" serait peut-être plus approprié, ou sur la faute. Comme l'a fait observer la représentante du Maroc, l'emploi du mot "défaillance" pourrait créer des difficultés inutiles pour l'exploitant, en ce sens que toute déficience de sa part devrait être justifiée. Cela soulèverait des problèmes particuliers dans les pays en développement. Dans la rédaction de règles juridiques, on devrait s'employer à éviter toute subjectivité d'ordre régional et se laisser guider par des considérations objectives fondées sur le bon sens, qui soient acceptables par tous.
42. M. ABASCAL (Mexique) appelle l'attention de la Commission sur l'article 14 du projet de Convention qui souligne le caractère international de cette dernière et la nécessité de promouvoir l'uniformité de son application. Cela écarterait toute interprétation fondée sur des systèmes juridiques nationaux. A l'article 5, le mot "défaillance" signifie que les mesures particulières définies au paragraphe 1 n'ont pas été appliquées. Le texte tel qu'il est libellé convient donc mieux à la situation.
43. Le PRESIDENT convient que le mot "défaillance" doit de toute évidence être interprété par rapport à l'ensemble de la Convention et non pas en fonction du sens qu'il peut avoir dans un système juridique particulier. D'après ce qu'il a entendu, seules deux délégations restent fermes dans leur opposition à l'emploi du mot "défaillance". C'est pourquoi, à moins qu'il n'y ait d'autres objections, il considérera que la Commission approuve le texte de l'article 5 tel quel, pour renvoi au Comité de rédaction.
44. Il en est ainsi décidé.
45. M. FALVEY (Etats-Unis d'Amérique) souhaite faire part à la Commission de l'interprétation de sa délégation concernant le texte approuvé de l'article 5. Des exploitants, aux Etats-Unis et ailleurs, se sont déclarés préoccupés par le fait qu'une grève de leurs employés puisse être considérée comme une cause de dommage ou de retard au titre de la Convention. Le texte approuvé fournirait à l'exploitant un moyen de défense en cas de grève, à condition qu'il ait pris toutes les dispositions nécessaires qui lui sont permises par la législation locale pour faire face à une situation de grève, par exemple entamer des négociations de bonne foi; en effet, s'il a pris ces mesures, il ne sera pas considéré comme responsable du préjudice résultant des pertes ou des dommages causés par une grève de ses employés, de ses ex-employés ou des employés de ses mandataires.

La séance est suspendue à 16 h 5; elle est reprise à 16 h 40.

Article 6 (A/CONF.152/C.1/L.12, L.27, L.45, L.51)

46. M. OCHIAI (Japon) présente la proposition de sa délégation visant à ajouter un nouvel alinéa 1 c) à l'article 6 (A/CONF.152/C.1/L.27). Ce texte s'inspire de la deuxième phrase de l'alinéa 2 b) de l'article 22 de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Convention de Varsovie), telle que modifiée par le Protocole de La Haye de 1955. Le but de cette proposition est de traiter des cas dans lesquels une perte ou un dommage partiel peuvent affecter la totalité d'une expédition - lorsque, par exemple, un élément d'une machine est expédié en deux colis et que l'un est perdu ou endommagé.
47. M. ILLESCAS (Espagne) approuve cette proposition qui introduit une disposition utile.
48. Mme JORGENSEN (Danemark) approuve également cette proposition qui rejoint l'interprétation de son pays.

49. M. CHRISTOV (Bulgarie) estime que la proposition japonaise est juste, mais superflue dans la mesure où ses principes ne font que reprendre les principes généraux de la responsabilité civile.

50. M. BELLO (Philippines) est disposé à accepter cette proposition à condition qu'elle soit combinée avec la proposition soumise par l'Allemagne (A/CONF.152/C.1/L.12) qui vise à ajouter à l'article 6-1 la notion d'unité de compte par colis ou autre unité de chargement.

51. M. SAFARIAN NEMATABAD (République islamique d'Iran) approuve lui aussi la proposition japonaise.

52. L'amendement du Japon à l'article 6-1 est adopté par 12 voix contre 7, avec 15 abstentions.

53. M. LEBEDEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) fait observer que le nombre d'abstentions donne à penser que l'on n'a pas consacré suffisamment de temps à l'examen de la proposition japonaise. Selon lui la Commission a approuvé l'idée qu'elle contient, mais souhaiterait réfléchir de manière plus approfondie sur sa formulation. En particulier, on pourrait se pencher sur la question de l'identification précise des marchandises dont la valeur aurait été altérée, ainsi que sur toutes les incidences de ces mots.

54. Le PRESIDENT dit que le Comité de rédaction pourrait rechercher dans le projet de Convention l'endroit le plus approprié pour insérer la proposition présentée par le Japon tout en s'appliquant à en améliorer la forme. Le texte en question a pour objet de guider les tribunaux appelés à déterminer les limites de la responsabilité de l'exploitant. Dans la mesure où il s'inspire de la Convention de Varsovie modifiée par le Protocole de La Haye - qui a déjà servi de base pour au moins une décision de justice longuement argumentée - il conviendrait de faire preuve de prudence devant toute proposition tendant à modifier le libellé que la Commission vient d'approuver et de l'aligner le plus possible sur celui de l'instrument dont il découle.

55. M. SCHROCK (Allemagne) présente le paragraphe 1 de la proposition de sa délégation publiée sous la cote A/CONF.152/C.1/L.12, demandant la suppression de l'alinéa b) de l'article 6-1. Le bien-fondé de cet amendement a été exposé de façon détaillée au paragraphe 5 des observations de la délégation allemande sur le projet de la CNUDCI (A/CONF.152/7), dont M. Schrock donne lecture à la Commission. En proposant la suppression de l'alinéa b), la délégation allemande est consciente que la décision à prendre sur la question de savoir s'il convient ou non de maintenir cet alinéa est étroitement liée au niveau des limites de responsabilité que la Conférence doit adopter. La position d'un certain nombre de délégations, y compris peut-être celle de la délégation allemande sur les alinéas a) et b) de l'article 6-1 sera sans aucun doute en partie fonction de l'accord qui pourra être réalisé sur des montants relativement élevés, ou bien relativement faibles. Pour sa part, la délégation allemande estime que plus les montants seront élevés, moins il y aura de raisons de maintenir l'alinéa b).

56. Le PRESIDENT fait observer que la proposition présentée par l'Allemagne aurait pour effet de réintroduire la notion de limite unique de responsabilité, indépendamment du mode de transport. Cette notion a été initialement examinée par la Commission puis laissée de côté lorsqu'il est apparu que, de l'avis du plus grand nombre, il était préférable de maintenir une double limite. Le Président propose d'accélérer les travaux de la Commission si les participants doivent d'abord se prononcer sur ces deux options avant d'examiner l'article plus avant.

57. M. CHRISTOV (Bulgarie), après avoir évoqué la relation existant entre le projet de Convention et les dispositions équivalentes figurant dans les Règles de Hambourg, ainsi que la répartition des responsabilités entre l'exploitant et son client, fait observer qu'il ne s'opposera pas à une limite unique si celle-ci correspond à l'alinéa b) du paragraphe 1 du projet de la CNUDCI. Par ailleurs, il voit bien les avantages que pourrait offrir la double limite sous la forme proposée par la CNUDCI et il aurait tendance à la préférer.

58. Mme JORGENSEN (Danemark) appuie la proposition de l'Allemagne. Elle se prononce en faveur d'une limite de responsabilité unique au moins aussi élevée que celle proposée à l'alinéa a) du paragraphe 1.

59. M. BONELL (Italie) dit qu'il est difficile d'exprimer une opinion sur tel ou tel aspect de la question relative aux limites de responsabilité sans savoir comment les autres aspects seront réglés. S'agissant du choix entre un système fondé sur une limite unique et un système fondé sur deux limites, il est difficile de prendre une décision bien arrêtée sans connaître le chiffre qui sera fixé. Pour l'instant, sa préférence irait plutôt à une limite qui serait supérieure à celle prévue à l'alinéa b) du paragraphe 1 et qui pourrait être aussi élevée que celle fixée à l'alinéa a) du même paragraphe. Plus la Convention s'écartera de la limite fixée en 1978, alors que la situation économique était très différente, plus il sera enclin à se prononcer en faveur d'une seule limite. Toutefois, tant qu'on n'aura pas de chiffre précis, il ne pourra guère exprimer qu'une préférence. La meilleure façon de procéder pourrait consister à s'informer de la tendance générale au sein de la Conférence et à avancer progressivement, étant entendu qu'il faudrait envisager la possibilité de revenir sur toute décision qui pourrait être prise sur cette question si cela s'avérait nécessaire.

60. M. TARKO (Autriche) appuie la proposition présentée par l'Allemagne tendant à retenir une limite unique de responsabilité. Il se prononce également en faveur d'une limite d'au moins 8,33 unités de compte, comme le prévoit l'alinéa a) du paragraphe 1.

61. M. MARSHALL (Royaume-Uni) reconnaît qu'il est tout à fait logique de n'envisager qu'une seule limite. Après tout, la Commission examine le cas d'un exploitant ainsi que son aptitude à faire face à des pertes et à les indemniser. Toutefois, cette question doit être examinée en fonction

de la différence entre les deux niveaux de responsabilité prévus dans la Convention sur le transport multimodal et, en outre, des différences entre les limites prévues dans les diverses conventions relatives au transport unimodal. Ce n'est pas seulement la valeur des marchandises transportées qui détermine la responsabilité du transporteur ou, dans le cas de la Convention à l'examen, celle de l'exploitant, mais aussi leur aptitude à souscrire une assurance appropriée s'ils veulent pouvoir verser des indemnités lorsque leur responsabilité est engagée. Dans le cas du transport routier, par exemple, si un seul camion est en cause, la concentration des pertes n'est pas importante. Il est alors possible de verser des indemnités pour compenser ces pertes, même si le camion transporte des marchandises de très grande valeur. En revanche, la limite de responsabilité pour le transit par mer est nettement inférieure, comme il se doit, compte tenu de la taille du navire et la très forte concentration de marchandises de valeur. Du point de vue du transporteur maritime, il est à la fois difficile et coûteux de s'assurer pour un montant raisonnable qui garantisse une protection, et c'est pourquoi une limite inférieure de responsabilité a été fixée dans les Règles de Hambourg.

62. Si l'exploitant d'un terminal de transport devait se voir appliquer une limite de responsabilité unique, voire deux limites, il convient de se rappeler que son activité a pour cadre des zones portuaires où peuvent être entreposées des marchandises dont la valeur est plusieurs fois supérieure à celle des marchandises contenues dans un seul navire. Dès lors, si la Commission opte pour une limite unique et élevée, elle sera alors amenée à constater que, outre qu'il sera impossible d'établir des comparaisons entre les diverses conventions relatives au transport, l'exploitant devra se protéger dans une bien plus grande mesure. Lorsque le marché des assurances est insuffisamment développé, l'exploitant aura parfois des difficultés à trouver un assureur et devra même renoncer à s'assurer. M. Marshall est convaincu que de nombreux pays, tant développés qu'en développement, qui possèdent de grands terminaux relevant du secteur public, ne se satisferont guère de la Convention si elle fixe des limites très élevées imposant à l'exploitant des responsabilités considérables en cas de catastrophe.

63. Mme EL OTMANI (Maroc) approuve entièrement ce que vient de dire l'orateur précédent et se prononce en faveur du double système proposé dans le projet de Convention. Elle fait observer qu'en vertu de l'alinéa b) du paragraphe 1, l'exploitant qui reçoit des marchandises immédiatement après un transport par mer est déjà astreint à une responsabilité supérieure à celle stipulée pour le transporteur maritime dans les Règles de Hambourg. Il aurait été préférable d'harmoniser les limites.

64. M. LARSEN (Etats-Unis d'Amérique) estime qu'il faudrait, dans la mesure du possible, faire correspondre dans la Convention les limites de la responsabilité de l'exploitant d'un terminal de transport aux limites de la responsabilité prévues pour le mode de transport des marchandises utilisé. Il faudrait donc qu'existe un double système. Si le transport s'effectue principalement par mer, la limite devrait en général correspondre à celle qui est applicable au transport par mer. Si le transport se fait principalement par voie terrestre, la limite appliquée à la partie terrestre du transport doit prévaloir. C'est le chargeur qui effectuera ce choix; s'il envoie des marchandises par mer, moyen le plus économique, il s'expose à un risque plus grand. Il devra cependant supporter lui-même ce risque car le transporteur aura un degré de responsabilité moindre. Dans le cas d'un transport par surface ou par voie aérienne, le degré de responsabilité sera plus élevé. Mais la Commission doit aussi tenir compte des effets de l'inflation depuis 1980, lorsqu'ont été fixées les limites énoncées dans la Convention multimodale. Selon les statistiques fournies par le Fonds monétaire international, les montants fixés ont perdu environ un tiers de leur valeur. La délégation des Etats-Unis est par conséquent en faveur d'un double système pour les limites de la responsabilité, mais souhaite que ces limites soient actualisées pour tenir compte de l'érosion due à l'inflation.

65. M. RUSTAND (Suède) partage les vues exposées en faveur de l'inclusion d'un double système dans le projet de Convention. Il est vrai, comme l'a fait remarquer le représentant de l'Allemagne, que des marchandises envoyées par mer peuvent être de grande valeur, mais cette valeur est généralement moins importante que celle des marchandises transportées par d'autres moyens. La délégation suédoise est donc en faveur du maintien d'un double système.

66. M. HORNBY (Canada) préconise également l'institution d'un double système dans le projet de Convention. Il pense qu'il faut prendre comme principe directeur que les limites de la responsabilité prévues pour l'exploitant d'un terminal de transport ne doivent pas être moins favorables que celles qui sont applicables au transporteur. Ce principe peut être difficile à appliquer lorsqu'il n'y a pas d'uniformité entre les dispositions applicables mais un double système tel que celui qui est envisagé dans le texte de la CNUDCI serait une des meilleures façons d'y parvenir.

67. M. ZHAO Chengbi (Chine) pense lui aussi qu'un système double serait plus juste. Dans les conventions unimodales existantes, les limites de la responsabilité sont très différentes selon que le transport est effectué par voie aérienne ou maritime. Combiner les différentes limites et demander à tous les pays de les reconnaître créerait de grands problèmes.

68. M. WEISER (Union internationale d'assurances transports), prenant la parole à l'invitation du Président, se déclare aussi en faveur d'un double système, tel que celui qui est envisagé dans la Convention multimodale. Il estime que ce qui a influé sur la décision d'instituer un système double dans cette Convention est non seulement la valeur mais aussi la quantité des marchandises transportées par un navire. Une assurance sera nécessaire. Or, si le projet de Convention prévoit un système unique, elle sera très coûteuse et se poseront alors des problèmes de capacité du marché de l'assurance, notamment dans les pays en développement.

69. M. MUTZ (Observateur, Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires) est conscient que la question à l'examen revêt un caractère politique et que, de ce fait, l'avis d'un observateur n'a pas nécessairement le poids qu'il aurait dans un domaine technique. Il sait aussi que la part du transport ferroviaire dans le commerce international est nettement inférieure à celle du transport maritime. Il constate cependant que les compagnies ferroviaires sont à la fois exploitantes et clientes des terminaux de transport. Un régime de responsabilité qui établirait une distinction entre les modes de transport viendrait, dans la pratique, compliquer la situation. L'introduction d'une limite de responsabilité inférieure pour les marchandises devant être remises par l'exploitant en vue d'un transport par mer pourrait susciter un contentieux. En 1956, lorsque la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CRM) a été adoptée, la limite de responsabilité a été fixée à 25 francs-or - actuellement 8,33 unités de compte par kilogramme - et elle est toujours en vigueur. A cette époque, la limite pour le transport ferroviaire était quatre fois plus élevée, à savoir 100 francs-or, mais elle a été réduite de moitié en 1970. Il n'est peut-être pas toujours souhaitable de partir de trop bas et il ne faudrait pas que la limite de responsabilité s'oriente dans cette voie. Or si l'on peut soutenir que la valeur des marchandises est plus élevée dans un mode de transport que dans un autre, il est indéniable que pour tous les modes de transport, la valeur de toutes les marchandises transportées a considérablement augmenté au cours des 10 dernières années et continuera de le faire.

70. M. LEBEDEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) dit que, lors de la rédaction de l'article 6, on a notamment tenu compte de la nécessité de rendre la Convention attrayante pour les exploitants de terminaux de transport en fixant une limite de responsabilité raisonnable. On a exprimé à juste titre la crainte qu'en fixant une limite élevée, on dissuade les principaux exploitants de divers pays, aussi bien développés qu'en développement, d'appuyer l'adoption de la Convention. Parallèlement, la nécessité de lier les limites de responsabilité aux principaux modes de transport a également été prise en considération. Bien qu'il soit sans doute facile de fixer des limites pour les transporteurs engagés dans tel ou tel mode de transport, le double système mis au point pour limiter la responsabilité des exploitants de terminaux de transport est en l'occurrence le plus rationnel. La proposition allemande n'est pas sans mérite mais en dernière analyse il vaudrait mieux garder le système proposé dans le projet de Convention.

71. Le PRESIDENT dit que, si la Commission adopte la proposition allemande visant à supprimer l'alinéa b) de l'article 6-1, elle se prononcera en faveur d'un système unique de limite de responsabilité; si elle rejette cette proposition, elle approuvera le double système envisagé dans le projet de la CNUDCI. Il invite la Commission à voter sur cette partie de la proposition présentée par l'Allemagne dans le document A/CONF.152/C.1/L.12.

72. La proposition présentée par l'Allemagne au paragraphe 1 du document A/CONF.152/C.1/L.12 est rejetée par 27 voix contre 4, avec 4 abstentions.

La séance est levée à 17 h 40.

9ème séance
jeudi 9 avril 1991, à 9 h 30

Président : M. BERAUDO (France)

A/CONF.152/C.1/SR.9

EXAMEN DES ARTICLES PREMIER A 16 ET 20 DU PROJET DE CONVENTION SUR LA RESPONSABILITE DES EXPLOITANTS DE TERMINAUX DE TRANSPORT DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL (point 3 de l'ordre du jour) (suite) (A/CONF.152/5, 6, 7 et Add.1 et Add.1/Corr.1 et Add.2)

Article 6 (suite) (A/CONF.152/C.1/L.45, L.51)

1. Le PRESIDENT rappelle à la Commission qu'à la séance précédente, il a été décidé de conserver le double système de limites de responsabilité prévu aux alinéas a) et b) de l'article 6-1. Il convient maintenant de décider s'il faut ou non approuver les montants en unités de compte placés entre crochets dans ces deux alinéas. Le premier chiffre - 8,33 unités de compte - découle de la Convention CMR, tandis que le deuxième - 2,75 unités de compte - découle de la Convention de 1980 sur le transport multimodal.

2. M. ROMAN (Belgique) appuie les vues exprimées à la précédente séance par les représentants du Maroc et du Royaume-Uni. La limite de la responsabilité de l'exploitant ne devrait jamais être supérieure à celle du transporteur; la limite devrait aussi être fonction du mode de transport qui a été choisi.

3. Le PRESIDENT met aux voix la proposition du Maroc (A/CONF.152/C.1/L.51) tendant à abaisser de "2,75" à "2,5" le montant indiqué à l'alinéa b) de l'article 6-1.

4. La proposition est rejetée par 13 voix contre 8, avec 4 abstentions.

5. M. HORNBY (Canada), expliquant son vote, dit qu'il a voté pour la proposition parce que les limites applicables aux exploitants de terminaux maritimes sont, selon lui, les plus susceptibles d'être largement acceptées. Les limites inférieures proposées par le Maroc sont celles qui figurent dans les Règles de Hambourg qui, une fois entrées en vigueur, susciteront une large adhésion.

6. Le PRESIDENT rappelle à la Commission que les délégations du Danemark et de l'Allemagne ont le jour précédent, présenté oralement des propositions tendant à fixer des limites supérieures à celles qui sont énoncées dans le texte. Il demande que ces propositions soient mises aux voix.
7. M. LARSEN (Etats-Unis d'Amérique) voudrait savoir s'il s'agit de voter pour une augmentation réelle des limites ou simplement pour une augmentation visant à tenir compte de l'inflation.
8. Le PRESIDENT dit qu'il s'agit de voter pour déterminer si les montants figurant aux alinéas a) et b) de l'article 6-1 devraient ou non être augmentés. Si la majorité est favorable à une telle augmentation, la Commission pourrait peut-être constituer un groupe de travail qui serait chargé de déterminer les montants à fixer pour les nouvelles limites.
9. Selon M. BONELL (Italie), il ne faudrait pas demander à la Commission de décider au stade actuel si les limites devraient être relevées; il faudrait plutôt lui demander de décider si les montants donnés devraient ou non être ajustés pour tenir compte de l'inflation.
10. M. LAVIÑA (Philippines) partage ce point de vue.
11. Pour M. LARSEN (Etats-Unis d'Amérique), voter pour le maintien des montants existants équivaldrait en fait à voter pour des limites minorées alors que la Commission vient tout juste de voter contre une telle minoration. Il pense, comme le représentant de l'Italie, que la Commission devrait en fait voter pour déterminer s'il faut conserver les limites existantes, ajustées en fonction de l'inflation : les montants ajustés seraient d'environ 11,5 unités de compte pour le transport terrestre et 3,15 unités de compte pour le transport maritime.
12. Mme JORGENSEN (Danemark) explique que, c'est dans le contexte d'un système unique et uniforme de limitation pour toutes les formes de transport qu'elle a précédemment exprimé sa préférence pour une limite majorée. Tant que le double système restera en vigueur, elle préférerait que l'on conserve les limites existantes.
13. M. FRANCONI (Instituto Argentino Uruguayo de Derecho Comercial), prenant la parole sur l'invitation du Président, fait observer que toute majoration des limites amènerait immédiatement les compagnies concernées, notamment en ce qui concerne l'assurance, à prendre des mesures équivalentes qui se traduiraient par une augmentation des frais.
14. Le PRESIDENT met aux voix la proposition tendant à majorer les montants figurant aux alinéas a) et b) de l'article 6-1.
15. La proposition est rejetée par 19 voix contre 8, avec 4 abstentions.
16. M. LAVIÑA (Philippines), expliquant son vote, dit que sa délégation était favorable à une limite majorée mais s'est abstenue parce que la question n'avait pas été suffisamment expliquée. Selon lui, la déclaration faite par le représentant des Etats-Unis constituait en fait une proposition et c'est sur elle qu'il aurait fallu voter.
17. M. FILIPOVIC (Yougoslavie), présentant sa proposition tendant à ajouter une phrase au paragraphe 4 de l'article 6 (A/CONF.152/C.1/L.45), dit que l'objet en est de faire apparaître clairement si les préposés ou mandataires de l'exploitant seraient ou non liés par un accord conclu par l'exploitant pour augmenter les limites de responsabilité, ainsi que le prévoit ce paragraphe. Toutes les conventions existantes relatives au transport contiennent des dispositions permettant aux exploitants de conclure un tel accord au moyen d'une déclaration spéciale. Il semble déjà clair que les préposés et mandataires de l'exploitant seraient liés par un tel accord mais il est plus difficile de déterminer si les entrepreneurs indépendants le seraient aussi. La question est importante et il ne faudrait pas se contenter de laisser aux tribunaux dans les divers Etats le soin de donner leur interprétation.
18. Le PRESIDENT estime que la phrase proposée aurait normalement sa place à l'article 7-2.
19. Mme JORGENSEN (Danemark) appuie la proposition et pense aussi qu'il vaudrait mieux placer ladite phrase à l'article 7-2.
20. M. CHRISTOV (Bulgarie) note que la proposition de la Yougoslavie n'a pas de fondement juridique parce que la relation entre l'exploitant et ses préposés ou mandataires ou d'autres personnes est res inter alios acta.
21. M. LAVIÑA (Philippines) pense que le texte proposé est tout à fait clair et pourrait être ajouté à l'article 6-4 sans en modifier les effets juridiques. Il n'est pas favorable à son inclusion à l'article 7-2.
22. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) convient que la place du texte de la proposition yougoslave est à l'article 7 plutôt qu'à l'article 6. Quant au fond de la proposition, il est sans ambiguïté en ce qui concerne les préposés ou mandataires de l'exploitant, mais M. Sweeney partage l'avis du représentant de la Bulgarie selon lequel un problème juridique se pose à propos des "autres personnes" mentionnées dans le texte.
23. M. BONELL (Italie) ne voit pas comment les préposés et mandataires et les autres personnes dont l'exploitant utilise les services pour l'exécution des services relatifs au transport pourraient être liés par une disposition contractuelle convenue entre l'exploitant et le client.

24. M. RUSTAND (Suède) accepte sans difficulté la proposition yougoslave, qu'il considère comme une contrepartie logique des possibilités que ménage le paragraphe 2 de l'article 7.

25. M. FRANCONI (Instituto Argentino Uruguayo de Derecho Comercial), prenant la parole sur l'invitation du Président, observe qu'aux termes de la loi argentine un accord conclu entre l'exploitant et le client s'appliquerait aux préposés et aux mandataires de l'exploitant, mais pas à d'autres personnes telles que les entrepreneurs ou les sous-traitants.

26. M. SAFARIAN NEMATABAD (République islamique d'Iran) est favorable au principe que contient la proposition yougoslave et qu'il n'aurait pas d'objection à ce que le texte proposé soit inséré au paragraphe 4 de l'article 6, tout en admettant que le paragraphe 2 de l'article 7 serait plus approprié.

27. M. ABASCAL (Mexique) fait valoir que les limites de responsabilité auxquelles il est fait référence à l'article 7 sont celles qui sont prévues dans la Convention, alors que la proposition yougoslave se rapporte aux limites de responsabilité convenues entre l'exploitant et le client. A son avis, ces dernières ne lient que l'exploitant et ne peuvent être étendues à ses préposés et mandataires et aux autres personnes dont il utilise les services pour l'exécution des services relatifs au transport.

28. M. WEISER (Union internationale d'assurances transports), prenant la parole sur l'invitation du Président, dit qu'il partage la préoccupation exprimée par un certain nombre de délégations en ce qui concerne la position des entrepreneurs indépendants. Du point de vue des assurances, cette disposition risque de causer de graves difficultés pour l'entrepreneur indépendant en ce qui concerne la couverture d'assurance de sa responsabilité, dont il se peut que l'étendue ne soit même pas connue de lui.

29. M. FILIPOVIC (Yougoslavie) ne verrait pas d'objection à ce que sa proposition soit incorporée à l'article 7. En ce qui concerne les autres points soulevés durant la discussion, il n'est pas possible, selon lui, que l'entrepreneur ne connaisse pas l'étendue de la responsabilité qu'il peut encourir, dans la mesure où la valeur précise des marchandises figure dans les lettres de voiture et autres documents. Quant à la question des assurances, M. Filipovic attire l'attention sur le paragraphe 4 de l'article 6 des Règles de Hambourg, où il est fait référence à la possibilité pour le transporteur et le chargeur de fixer, d'un commun accord, des limites de responsabilité supérieures.

30. Mme SISULA-TULOKAS (Finlande) aurait des difficultés à accepter la proposition yougoslave dans la mesure où celle-ci affecte les entrepreneurs indépendants. Elle se réfère, à ce propos, au paragraphe 3 de l'article 10 des Règles de Hambourg, qui dispose que tout accord particulier par lequel le transporteur assume des obligations qui ne lui incombent pas en vertu de la Convention est sans effet à l'égard du transporteur substitué qui ne l'a pas accepté expressément et par écrit.

31. M. ZHAO Chengbi (Chine) fait observer que, si l'objet essentiel du paragraphe 2 de l'article 7 est de protéger les intérêts des préposés et mandataires de l'exploitant et des autres personnes dont l'exploitant utilise les services pour l'exécution des services relatifs au transport, celui de la proposition yougoslave est de protéger les intérêts du client. C'est pourquoi il serait opposé à ce que cette proposition soit incorporée à l'article 7. M. Zhao Chengbi partage le point de vue exprimé par de précédents orateurs selon lequel un accord conclu par l'exploitant ne peut pas être automatiquement applicable aux "autres personnes" auxquelles il est fait référence dans le texte.

32. Selon M. CHRISTOV (Bulgarie) la disposition proposée par la délégation yougoslave n'aurait pas de valeur légale à moins que les préposés, mandataires et autres personnes mentionnés ne soient informés des termes de l'accord conclu entre l'exploitant et le client.

33. M. NAOR (Israël) dit qu'il faut établir une distinction entre les limites de responsabilité imposées par la Convention et celles convenues pour leur part entre l'exploitant et le client. La Convention ne devrait traiter que des limites obligatoires et laisser le soin de régler la question des limites fixées par un accord distinct aux parties à cet accord.

34. M. ILLESCAS (Espagne) fait observer que le libellé de la proposition yougoslave est plus impératif que celui de l'article 7-2. Pour sa part, il préférerait conserver le caractère non impératif et discrétionnaire du libellé actuel de cet article. Toutefois, on pourrait peut-être tenir compte, du moins en partie, des préoccupations de la Yougoslavie en ajoutant les mots "et du contrat" à la fin de l'article 7-2.

35. Selon M. LEBEDEV (Union des Républiques socialistes soviétiques), compte tenu des fortes divergences qui sont apparues au cours du débat, on pourrait décider par un vote distinct si les limites de responsabilité supérieures acceptées par l'exploitant s'appliquent aussi à ses préposés et mandataires ou si elles s'appliquent à ses préposés et mandataires et à toute autre personne dont il utilise les services pour l'exécution des services relatifs au transport. Pour ce qui est de l'applicabilité à ses préposés et mandataires, des limites de responsabilité supérieures acceptées par l'exploitant, l'orateur fait observer que ni les Règles de Hambourg, ni les autres conventions plus anciennes sur le transport international ne contiennent de dispositions de cet ordre. Le fait d'adopter la proposition de la Yougoslavie, même sans référence aux "autres personnes" pourrait avoir des répercussions sur l'interprétation ultérieure de l'article 7-2 des Règles de Hambourg. M. Lebedev juge donc qu'il serait préférable de ne pas adopter cette proposition.

36. M. RUSTAND (Suède) dit que sa délégation continue d'appuyer la proposition yougoslave. Il est peu probable qu'un entrepreneur ou un sous-traitant offre ses services à l'exploitant s'il ne connaît pas les limites de sa responsabilité.

37. M. AL-ZABEN (Arabie saoudite) estime que la proposition de la Yougoslavie, bien qu'elle repose sur un principe juste, pourrait imposer des responsabilités excessives aux "autres personnes". Le problème pourrait être résolu en ajoutant un phrase précisant que les préposés, les mandataires et les autres personnes doivent être prévenus de leur responsabilité.

38. M. BONELL (Italie) dit qu'il ressort clairement du titre du projet de Convention que celle-ci concerne la responsabilité de l'exploitant d'un terminal de transport vis-à-vis de son client. Le seul entrepreneur employé par le client est l'exploitant de terminal de transport, et il s'agit pour l'instant d'établir la base de sa responsabilité et les limites obligatoires de celle-ci. L'exploitant ne pourrait pas modifier les limites de sa responsabilité au détriment de son client mais pourrait, au titre de l'article 6-4, accepter des limites de responsabilité supérieures en faveur du client. L'article 7 a pour objectif d'éviter toutes les différences qui peuvent exister, dans les différents systèmes juridiques nationaux, entre les actions fondées sur la responsabilité contractuelle, sur la responsabilité délictuelle ou sur la responsabilité quasi contractuelle, etc., en stipulant au paragraphe 1 que les exonérations et limites de responsabilité sont applicables quelle que soit la nature de l'action engagée contre l'exploitant. L'article 7-2 vise le cas où un préposé, un mandataire ou une autre personne telle qu'un entrepreneur indépendant peut être responsable des pertes ou dommages subis par les marchandises au titre de la responsabilité civile si le client engage une action contre lui. Dans ce cas, ce préposé, ce mandataire ou cette autre personne peut se prévaloir des mêmes avantages que l'exploitant. Cependant, il paraîtrait surprenant, et même illogique d'un point de vue juridique, de dire que les limites de responsabilité supérieures acceptées par l'exploitant s'appliquent aussi à d'autres personnes. Il ne suffit pas d'affirmer que ces autres personnes doivent être conscientes que les limites de responsabilité ont été relevées, une telle clause ne peut pas être invoquée contre ces personnes si elles ne l'ont pas acceptée. Rien dans les Règles de Hambourg ne prévoit une telle extension automatique de la responsabilité. Selon l'article 10-3, tout accord particulier conclu entre le transporteur et le client n'a d'effet à l'égard du "transporteur substitué" que si celui-ci l'a accepté expressément et par écrit. En d'autres termes, il est pratiquement impossible d'accepter une proposition comme celle présentée par la Yougoslavie parce que le droit ne permet pas que des dispositions contractuelles soient étendues à des tierces parties.

39. M. FILIPOVIC (Yougoslavie) dit que sa proposition a pour objectif d'attirer l'attention sur cette question, étant donné que la Convention vise non seulement les préposés et mandataires de l'exploitant d'un terminal de transport mais aussi les autres personnes, telles que les entrepreneurs indépendants, dont il utilise les services et avec lesquels il a une relation commerciale. La Conférence pourrait parfaitement fixer des limites, comme à l'article 6-1 a) en ce qui concerne de telles personnes, ou supprimer l'article 6-4. C'est à elle qu'il appartient de décider.

40. Après une discussion procédurale à laquelle prennent part M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique), M. LEBEDEV (Union des Républiques socialistes soviétiques), M. BONELL (Italie), M. MESCHERYAK (République socialiste soviétique d'Ukraine), M. RUSTAND (Suède) et le PRESIDENT, le PRESIDENT invite la Commission à se prononcer, à titre indicatif, sur les trois questions suivantes :

a) Les limites de responsabilité supérieures acceptées par l'exploitant ne devraient-elles s'appliquer qu'à celui-ci ?

b) Les limites de responsabilité supérieures acceptées par l'exploitant devraient-elles s'appliquer aussi à ses préposés et mandataires ?

c) Les limites de responsabilité supérieures acceptées par l'exploitant devraient-elles s'appliquer aussi à ses préposés et mandataires et aux autres personnes dont il utilise les services ?

41. Après ce vote indicatif, le PRESIDENT annonce que 20 délégations ont répondu affirmativement à la question a), 13 à la question b) et 3 à la question c).

42. Selon M. FILIPOVIC (Yougoslavie), le vote prouve que sa délégation a eu raison de relier sa proposition à l'article 6-4 puisqu'il est apparu que celui-ci peut donner lieu à des interprétations divergentes, ce que la Conférence est en mesure d'éviter. Dans certains systèmes juridiques, seul l'exploitant est concerné, dans d'autres ce sont l'exploitant et ses préposés et mandataires et, dans d'autres encore, d'autres personnes seraient aussi concernées. Selon l'orateur, il faut prendre une décision positive et il souhaite donc que sa proposition soit mise aux voix.

43. Le PRESIDENT pense que la troisième solution n'ayant obtenu que trois voix, la Commission voudrait peut-être se prononcer entre les deux autres possibilités.

44. Après une discussion sur la procédure à laquelle prennent part M. FILIPOVIC (Yougoslavie) et M. RUSTAND (Suède), le PRESIDENT, notant que le représentant yougoslave n'insiste plus pour que sa proposition soit mise aux voix, invite les délégations à exprimer leurs vues par un vote indiquant si un engagement contractuel de l'exploitant s'appliquait également au proposé ou aux mandataires de l'exploitant.

45. A l'issue du vote indicatif, le PRESIDENT annonce que 16 délégations ont estimé que l'engagement ne s'appliquait pas, 15 qu'il s'appliquait et 4 se sont abstenues. A son avis, les résultats ne sont pas suffisamment clairs pour permettre à la plénière de prendre une décision qui nécessiterait une majorité des deux tiers des Etats participants présents et votant. La Commission pourrait soit maintenir le texte, soit laisser le choix aux Etats d'adopter la première ou la deuxième solution compte tenu de leur législation nationale.

46. Le paragraphe 2 de l'article 7 soulève quelques difficultés, car il pourrait être interprété comme signifiant qu'une autre personne dont l'exploitant utilise les services peut être affectée par l'engagement contractuel de l'exploitant. Par conséquent, le Président estime que le Comité de rédaction devrait revoir le texte afin d'indiquer clairement qu'une "autre personne" dont l'exploitant utilise les services ne serait en rien affectée par une augmentation contractuelle de la responsabilité de l'exploitant.

47. M. CHRISTOV (Bulgarie) estime que le paragraphe 2 de l'article 7 est parfaitement clair et conforme aux Règles de Hambourg. A son avis, cette disposition ne nécessite aucune révision.

48. M. RUSTAND (Suède) ne croit pas qu'il convienne, étant donné les résultats du vote indicatif, que le Comité renvoie le texte du paragraphe 2 au Comité de rédaction. La faculté devrait être laissée aux Etats d'interpréter la disposition compte tenu de leurs systèmes juridiques nationaux.

49. Après une discussion de procédure à laquelle prennent part M. LEBEDEV (Union des Républiques socialistes soviétiques), le PRESIDENT et M. BELLO (Philippines), M. LARSEN (Etats-Unis d'Amérique) voudrait appeler l'attention sur la proposition de sa délégation (A/CONF.152/C.1/L.14), qui pourrait apporter une solution au problème qui se pose à la Commission en prévoyant que le préposé ou le mandataire ne serait pas affecté par des limites supérieures de responsabilité acceptées par l'exploitant.

50. Le PRESIDENT fait observer que la proposition des Etats-Unis traite d'un sujet tout à fait différent de celui qui est à l'examen. Cette proposition sera examinée lors de la discussion sur l'article 7.

51. M. RAO (Inde) dit que le paragraphe 2 de l'article 7 se prête à différentes interprétations. La Commission rédige une convention qui traite de la responsabilité de l'exploitant, et non de celle de ses préposés ou mandataires. Aux termes de l'article 5, c'est l'exploitant qui est responsable des actes de ses préposés ou mandataires ou de toute autre personne dont il utilise les services pour l'exécution des services relatifs au transport. Cependant, selon le paragraphe 2 de l'article 7, si le client intente une action contre le préposé, mandataire ou une autre personne dont les services sont utilisés par l'exploitant pour l'exécution des services relatifs au transport, ceux-ci peuvent se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité que l'exploitant peut invoquer. Aux termes du paragraphe 2 de l'article 8, cependant, si un préposé, mandataire ou toute autre personne cause délibérément un dommage, il ne peut pas se prévaloir des limites de responsabilité. L'article 7 ne traite pas de la question des limites de la responsabilité lorsque le préposé, le mandataire ou toute autre personne outrepassé les termes de son mandat ou les conditions de son emploi. L'intention paraît être, et ceci à juste titre, que la question doit être réglée par la législation nationale ou dans le contrat conclu entre l'exploitant et la personne visée. De l'avis de sa délégation, le paragraphe 4 de l'article 6 ne devrait pas être modifié et les autres aspects devraient être régis par la législation nationale.

52. Le PRESIDENT, constatant qu'il n'y a pas d'opposition, considère que la Commission est favorable au maintien du texte du paragraphe 4 de l'article 6.

53. Il en est ainsi décidé.

La séance est levée à 12 h 30.

10ème séance
mardi 9 avril 1991, à 14 h 30

Président : M. BERAUDO (France)

A/CONF.152/C.1/SR.10

EXAMEN DES ARTICLES PREMIER A 16 ET 20 DU PROJET DE CONVENTION SUR LA RESPONSABILITE DES EXPLOITANTS DE TERMINAUX DE TRANSPORT DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL (point 3 de l'ordre du jour) (suite) (A/CONF.152/5, 6, 7 et Add.1 et Add.2)

Article 6 (suite) (A/CONF.152/C.1/L.12)

1. M. SCHROCK (Allemagne) présente la proposition de sa délégation visant à ajouter à l'article 6 un nouveau paragraphe 1 bis et à apporter des amendements au paragraphe 1 (A/CONF.152/C.1/L.12, par. 2 et 3). Dans l'une de ses observations écrites sur le projet de Convention (A/CONF.152/7), le Canada a relevé que la mesure de la responsabilité prévue - unités de compte par kilogramme de poids brut - risquait de poser des problèmes pour les marchandises expédiées qui n'étaient pas mesurées en poids, mais en volume ou en pièces. En l'occurrence, si le poids des marchandises n'est pas connu il sera impossible de calculer la limite de la responsabilité. Le projet de Convention prévoit à l'heure actuelle une limite fondée exclusivement sur le poids brut des marchandises perdues ou endommagées, empêchant ainsi le client, dans certaines circonstances, de calculer sa réclamation par colis ou par unité.

2. Le problème est de savoir s'il faut disposer seulement d'une limite fondée sur le poids ou, en plus, d'une autre limite fondée sur un colis et une unité de chargement. Si la Commission avait retenu des limites de responsabilité relativement élevées, l'autre méthode de calcul aurait pu ne pas être jugée nécessaire, même si les préoccupations de la délégation canadienne n'auraient pas été dissipées. Il est vrai qu'une limite par colis pourrait poser des problèmes pratiques, surtout pour les marchandises en conteneurs, mais il n'est pas toujours possible d'éviter les complications et la solution la plus simple n'est pas nécessairement la plus facile à appliquer ou la plus équitable. On a également fait valoir que le nouveau système proposé rendra un peu plus complexe la documentation prévue à l'article 4. Le nouveau paragraphe 1 bis proposé est fondé sur l'alinéa a) du paragraphe 2 de l'article 6 des Règles de Hambourg, mais comme le connaissement ou autre document mentionnés dans cette disposition sont différents, par nature, du document prévu à l'article 4 du projet de Convention, le nouvel alinéa a) présume, sauf preuve contraire, qu'est considéré comme un colis ou unité de chargement tout colis ou unité de chargement indiqué dans le document. Ceci couvrirait le cas des marchandises en conteneurs.

3. On pourrait faire valoir que la proposition ne règle pas tous les problèmes auxquels on est confronté si l'on veut s'assurer que le client pourra présenter une réclamation appropriée. Le client aura, toutefois, la possibilité d'en revenir aux règles générales, aux termes desquelles il sera tenu de prouver le nombre de colis ou d'unités perdus ou endommagés comme base de calcul de sa réclamation. Si la formulation de la proposition ne présente donc pas un intérêt direct pour le demandeur, elle lui ménagera au moins davantage d'options qu'il n'en dispose aux termes du projet de Convention sous sa forme actuelle, puisque ce dernier exclut toute possibilité de fonder une réclamation sur une limite par colis. M. Schrock souligne à nouveau que le système proposé, à savoir une autre méthode de calcul, reprend le paragraphe 2 de l'article 6 des Règles de Hambourg; il reflète également le paragraphe 5 de l'article 4 des Règles de La Haye-Visby.

4. M. HORNBY (Canada) remercie la délégation allemande de sa proposition. Celle-ci reflète avec exactitude les vues de sa propre délégation quant à la nécessité d'une limite par colis ou par unité de chargement dans la Convention. On a fait valoir que l'absence d'une telle limite susciterait de grosses difficultés si les marchandises expédiées n'étaient pas mesurées en poids, soit la seule limite prévue actuellement aux termes du paragraphe 1 de l'article 6. Les marchandises expédiées sont souvent mesurées en volume ou en pièces, en particulier quand elles proviennent de pays en développement ou de pays exportateurs de produits de base. Comment, aux termes du projet de Convention sous sa forme actuelle, déterminera-t-on le poids des marchandises expédiées perdues si celles-ci n'ont pas été mesurées en pièces ou en volume, que l'exploitant les a enlevées du navire et qu'elles sont tombées en mer et ont disparu? Si les marchandises expédiées n'ont pas été mesurées en poids, il sera très difficile de déterminer la base de la responsabilité. La délégation canadienne souscrit donc à l'idée d'ajouter à la Convention la limite par colis ou autre unité de chargement, qui contribuera dans une large mesure à régler l'un des problèmes auxquels les exploitants de terminaux de transport maritime, notamment, seraient confrontés avec le texte actuel. Le représentant de l'Allemagne a évoqué certains des problèmes qui pourraient se poser avec une limite par colis, mais dans un très grand nombre de pays cette notion a été utilisée avec succès dans les litiges et elle est désormais bien comprise et applicable au droit des transports. Cette notion entre bien dans le cadre de la Convention.

5. M. CASTILLO (Philippines) dit qu'à sa 8ème séance, la Commission a décidé de conserver l'alinéa b) du paragraphe 1 de l'article 6, pour le motif que les marchandises transportées par bateau étaient plus lourdes et moins coûteuses. Ceci implique que différents types de marchandises fassent l'objet de réparations différentes en cas de pertes ou de dommages, et plusieurs instruments relatifs au transport ont été mentionnés à ce propos. Il est parfaitement évident, néanmoins, qu'un pied cube de fourrures et de peaux d'animaux présente peut-être une valeur supérieure à celle d'une tonne de céréales ou de sucre, mais sur la base de la responsabilité de l'exploitant au regard de l'alinéa a) du paragraphe 1 de l'article 6, leur valeur serait la même par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées. En outre, comme le Canada l'a relevé à juste titre dans ses observations écrites (A/CONF.152/7), la mesure actuelle de la responsabilité risque de poser des problèmes pour les marchandises expédiées qui ne sont pas mesurées en poids, mais en volume ou en pièces. S'il est raisonnable, dans la pratique commerciale, d'assurer les marchandises pour obtenir une réparation adéquate en cas de pertes ou de dommages, l'assurance est une activité vis-à-vis de laquelle les pays en développement ne sont pas en position concurrentielle. La délégation philippine souscrit donc à la proposition allemande.

6. M. CHRISTOV (Bulgarie) demande si les mots "unités de compte par colis ou autre unité de chargement" doivent être insérés dans les deux alinéas du paragraphe 1 de l'article 6.

7. M. SCHROCK (Allemagne) dit que le paragraphe 2 de la proposition de sa délégation (A/CONF.152/C.1/L.12) fait état des changements qui résulteraient de l'approbation par la Commission de l'autre méthode de calcul proposée. Ces amendements interviendraient en dépit du fait que la Commission ait décidé de ne pas supprimer l'alinéa b) du paragraphe 1 de l'article 6.

8. M. RUSTAND (Suède) dit qu'il ne lui apparaissait pas plus clairement qu'au représentant de la Bulgarie si la notion de colis devait être introduite dans les deux alinéas. Toutefois, à la lumière de l'explication donnée par le représentant de l'Allemagne, il semble que l'idée soit d'introduire un double système pour le transport des marchandises par mer également.

9. Dans ses observations écrites à la Conférence concernant l'article 6 (A/CONF.152/7/Add.1), la Suède a souscrit à l'idée d'une limite par kilogramme seulement. Les discussions qui se sont déroulées dans le cadre du Groupe de travail des pratiques en matière de contrats internationaux et à la vingt-deuxième session de la CNUDCI ont mis en lumière les difficultés pratiques qu'implique l'introduction de la notion de colis. Après avoir entendu les observations des

représentants de l'Allemagne et du Canada, M. Rustand n'est plus convaincu que ces difficultés pratiques ne puissent pas être surmontées. Trois obstacles principaux ont été mentionnés dans le passé. Le premier problème consiste à définir ce que l'on entend par colis et unités de compte; on a donné un exemple de la manière dont ce problème pourrait être surmonté par le biais de la disposition correspondante des Règles de La Haye-Visby. Le deuxième obstacle consiste à déterminer combien de colis ou autres unités de chargement comprend un conteneur; le problème pourrait être réglé, toutefois, au moyen d'une règle concernant la charge de la preuve. Le troisième obstacle touche aux règles additionnelles concernant le document à utiliser par l'exploitant. La position de la Suède à la Conférence en cours est très souple. Si une majorité souscrit à la proposition allemande, la Suède sera heureuse de s'y rallier.

10. Mme SISULA-TULOKAS (Finlande) demande si le représentant de l'Allemagne a des idées quant au niveau auquel les limites d'unité devraient être fixées.

11. M. BONELL (Italie) dit que sa délégation serait prête à appuyer la proposition allemande.

12. Mme SKOVBY (Danemark) dit que sa délégation ne peut appuyer la proposition de l'Allemagne et elle ne croit pas que la notion d'unités soit vraiment bien comprise. Des affaires portées devant les tribunaux dans les pays nordiques ont été retirées parce que des règlements basés sur l'unité ont été considérés comme peu souhaitables. Pour des modes de transport comme la route, le rail et l'air il y a seulement une limite de poids mais les problèmes de contentieux ont été cependant résolus. La Convention ne devrait pas contenir un double système pour les limites de responsabilité.

13. M. OCHIAI (Japon) indique que sa délégation s'oppose elle aussi à la proposition de l'Allemagne. Si la notion de colis était utilisée, la Commission devrait avoir à résoudre le très délicat problème de la définition d'un colis ou d'une unité de chargement. En outre, avec la mention du conteneur - dans le nouveau paragraphe 1 bis proposé - il demeure le très difficile problème des cas dans lesquels le document visé au paragraphe 1 de l'article 4 n'est pas émis.

14. M. MORAN (Espagne) dit que sa délégation ne peut elle non plus appuyer la proposition de l'Allemagne et elle préfère le texte tel qu'il a été rédigé à l'origine. La limite par colis entraîne bien des complications alors que la limite par kilogramme est suffisante et simple. Participant au transport de marchandises, l'exploitant peut avoir redistribué les marchandises reçues au terminal vers diverses destinations et par diverses formes de transport, peut-être en vidant les conteneurs, en transférant le contenu dans un autre type de conteneur, en les mettant dans un emballage. L'exploitant devrait peut-être assumer une limite supérieure de responsabilité pour certains types de colis comme l'a indiqué le représentant des Philippines, ce qui impliquerait certaines obligations contractuelles. La limite par kilogramme peut s'appliquer avec beaucoup de souplesse et de manière très pratique.

15. M. PAMBOU-TCHIVOUNDA (Gabon) est d'avis que l'application de limite basée sur la notion de colis est très compliquée et pratiquement impossible à appliquer. On pourrait comprendre à la lecture de la proposition qu'un conteneur et une palette sont analogues alors que dans la pratique ils ne sont pas interchangeable et ne peuvent servir aux mêmes fins. En outre, personne ne peut dire ce qui se trouve dans un conteneur et il pourrait arriver qu'un conteneur vide relève des mêmes règles qu'un conteneur plein. Le représentant du Gabon partage les objections soulevées par les représentants de l'Espagne et du Japon à la proposition de l'Allemagne et il préférerait que dans le texte soit retenue la limite par kilogramme uniquement.

16. Mme EL OTMANI (Maroc) est elle aussi opposée à la proposition de l'Allemagne non seulement pour les raisons déjà avancées mais encore parce que le poids est invariablement un critère qui permet de déterminer la responsabilité dans les questions de transport; de plus l'application d'une limite de responsabilité par colis ou autres unités de chargement soulèverait des difficultés considérables lorsque des conteneurs sont utilisés, étant donné que les exploitants de terminaux de transport reçoivent souvent des articles sans souvent pouvoir ou être en mesure d'en déterminer le contenu; dans le cas du transport maritime, mêmes les connaissements indiquent uniquement ce qu'ils sont "dits contenir".

17. M. ABASCAL (Mexique) approuve la proposition car, à son avis, elle offre plus de possibilités de choix aux parties lésées éventuelles. Une double réglementation rendrait en outre plus facile de définir les limites de la responsabilité, particulièrement dans le cas de marchandises qui ne sont pas considérées simplement en termes de poids brut à des fins de transport. Ceux qui sont familiers avec les travaux préparatoires de la Commission se souviendront des longues discussions sur les difficultés inhérentes à une seule limite de responsabilité basée sur le poids et les difficultés qui pourraient exister en ce qui concerne la définition des colis ou autres unités de chargement ne sont sûrement pas plus grandes. En dernière analyse il considère que la solution proposée par l'Allemagne représente le moindre des deux maux.

18. M. MUTZ (Observateur de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires) souligne, en réponse aux remarques faites par la représentante du Danemark, qu'une limite de responsabilité par colis n'est pas entièrement inconnue dans les transports ferroviaires. Ce qui est plus important c'est que la proposition de l'Allemagne permet une limite maximale qui n'est pas inférieure à la limite par kilogramme de poids brut qui a été fixée dans le cas de transports internationaux routiers et ferroviaires à 8,33 et 17 unités de compte, respectivement. Dans la plupart des cas, ces limites garantissent une indemnité raisonnable tandis que d'autres mécanismes relatifs aux transports ferroviaires permettent une indemnité intégrale. Rappelant que les arguments avancés à la 8ème séance en faveur de limites reprises des transports maritimes étaient fondés sur la valeur réelle des marchandises transportées, il prie la Commission d'accepter la proposition de l'Allemagne comme un moyen logique de tenir compte des réalités propres aux différents modes de transport.

19. M. WEISER (Union internationale d'assurances transports), prenant la parole à l'invitation du Président, est favorable à la proposition de l'Allemagne car elle peut être reliée aux conventions existantes qui régissent les transports maritimes modernes ainsi qu'à la Convention multimodale. Le texte sur la responsabilité rédigé par la Commission marque un recul si l'on songe à la masse des chargements en conteneurs que l'on trouve désormais dans les ports et les terminaux. Il ajoute que ceux qui s'intéressent aux transports maritimes ainsi que les tribunaux et les assureurs ne seraient pas pris par surprise si le double système était appliqué. Il souligne que les mots "la limite la plus élevée étant applicable" dans la proposition de l'Allemagne dissuaderait un plaignant de choisir la limite de responsabilité par colis ou par unité si elle était inférieure à la limite par kilogramme de poids brut; la proposition est ainsi dans l'intérêt de toutes les parties, y compris du propriétaire du chargement.

20. Le PRESIDENT invite la Commission à se prononcer sur la proposition contenue au paragraphe 2 du document A/CONF.152/C.1/L.12.

21. La proposition est rejetée par 19 voix contre 14, avec 4 abstentions.

22. Le PRESIDENT fait observer que le résultat du vote rend caduque la proposition contenue au paragraphe 3 du document A/CONF.152/C.1/L.12.

Nouvel article 6 bis (A/CONF.152/C.1/L.13)

23. M. SCHROCK (Allemagne) présente la proposition publiée sous la cote A/CONF.152/C.1/L.13. Les raisons qui amènent la délégation allemande à proposer que la Convention compte une disposition sur le cumul des réparations dues par l'exploitant pour l'ensemble des réclamations résultant d'un événement distinct sont exposées au paragraphe 7 des observations écrites formulées par l'Allemagne sur le projet de convention (A/CONF.152/7), auquel M. Schrock invite la Commission à se référer. Cette question a été longuement examinée durant les travaux préparatoires qu'a menés la CNUDCI. La délégation allemande estime que la Convention devrait fixer un montant total unique pour les réclamations; le chiffre avancé est simplement donné à titre indicatif et est fondé sur l'évaluation professionnelle, confiée à une autorité portuaire allemande, de la limite globale la plus élevée applicable à un armateur redevable d'une somme calculée sur la base de la cargaison d'un porte-conteneurs de taille moyenne.

24. M. RUSTAND (Suède) souscrit pleinement à la proposition allemande et appelle l'attention des participants sur les observations formulées par la Suède sur cette question qui figurent dans le document A/CONF.152/7/Add.1. Les assureurs suédois ont insisté sur le fait que, faute d'une limitation globale de la responsabilité cumulée des exploitants de terminaux de transport, les assureurs seraient peu enclins à couvrir les risques considérables des très grands terminaux stockant ou manipulant d'énormes quantités de marchandises en même temps, voire n'en auraient pas les moyens. En outre, le coût d'une telle assurance, sous réserve qu'elle puisse être offerte, serait de toute évidence très élevé, voire prohibitif. Aussi la délégation suédoise estime-t-elle que la Conférence doit examiner sérieusement cette question en partant de la proposition allemande comme base de réflexion. M. Rustand n'est pas convaincu que le chiffre donné à titre indicatif soit suffisamment élevé; en effet, il estime qu'il devrait être fixé à un niveau couvrant tous les sinistres normaux, mais non les sinistres d'ampleur catastrophique. Il souhaite que les représentants des assureurs fassent connaître leur avis sur ce point. Il suggère que, si le principe qui sous-tend cette proposition était approuvé, le chiffre effectif soit examiné en même temps que les chiffres qui devront figurer aux alinéas a) et b) de l'article 6-1.

25. M. MARSHALL (Royaume-Uni) est lui aussi fermement convaincu qu'une limite de responsabilité globale s'impose. Comme l'a indiqué l'orateur précédent, l'assureur qui donne suite à la demande de couverture émanant d'un exploitant dont la responsabilité est extrêmement élevée risque de voir son portefeuille gravement déséquilibré et sa solvabilité compromise; une telle éventualité ne manquera pas de préoccuper les autorités de tutelle des assureurs dans les différents pays. En outre, lorsqu'il assure un client, l'assureur doit fixer une limite; il ne peut pas prendre des risques incalculables pouvant entraîner des pertes qui dépasseraient de loin ses fonds propres ou ses possibilités de réassurance. Faute d'une limitation de leur responsabilité, les exploitants devront supporter des charges qui iront bien au-delà de celles qui sont effectivement couvertes par leur assurance; en cas de catastrophe, les exploitants, ou les propriétaires de terminaux (il peut s'agir d'un Etat), risquent de devoir faire face à des réclamations dont les effets seraient littéralement dévastateurs. Plus la limite de responsabilité sera élevée, plus le prix de la fraction supérieure de l'assurance sera élevé, en raison de la concurrence moins vive sur ce type de marché et du coût de réassurance qui en découle. M. Marshall ajoute, à titre d'information, qu'en matière d'assurance maritime, on a observé récemment des contractions spectaculaires du marché de la réassurance.

26. M. Marshall pense, comme le représentant de la Suède, que la limite de 10 millions d'unités de compte qui a été avancée est légèrement trop basse; il estime, à titre strictement personnel, qu'un chiffre se situant entre 20 et 30 millions d'unités de compte conviendrait mieux. En conclusion, il est d'avis que, sans une certaine protection globale de l'exploitant de terminal de transport, ce dernier, mais aussi les assureurs qui le couvrent, voire même l'ensemble de l'activité économique du pays, pourraient être mis en péril.

27. Mme FAGHFOURI (Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement) souscrit elle aussi au principe qui sous-tend la proposition. Le niveau extrêmement élevé de la responsabilité potentielle qui résulterait de l'absence d'une limite globale entraînerait de très graves problèmes pour les exploitants de terminaux de transport, en particulier dans les pays en développement. Les conventions traitant de la responsabilité du transporteur, quel que soit le mode de transport utilisé, fixent un préjudice maximum chiffrable, qui correspond

approximativement à une cargaison. Pour les exploitants de terminaux de transport, les valeurs en jeu risquent d'être considérables - un très grand nombre de cargaisons; le risque d'un cumul illimité de responsabilité suite à un sinistre les obligerait à contracter l'assurance la plus élevée possible, dont le coût s'élèverait très rapidement, parallèlement aux limites de responsabilité. Les pays en développement doivent très fréquemment se réassurer dans les pays développés. Les primes accrues que devraient acquitter les exploitants de terminaux de transport constitueraient une ponction supplémentaire sur les maigres ressources en devises des pays en développement.

28. Les assureurs doivent aussi chiffrer leur propre risque cumulé et décider du montant maximum qu'ils seront prêts à verser par sinistre. Comme l'a indiqué le représentant du Royaume-Uni, l'exploitant risque de ne pas être couvert au-delà de ce montant maximum. En outre, s'il veut survivre, l'exploitant de terminal de transport doit de toute évidence couvrir ses frais; il va donc répercuter ces frais accrus sur les chargeurs, et cela ne pourra qu'avoir des effets néfastes sur le commerce international. Ceci étant, il paraît difficile de trouver une limite globale de responsabilité acceptable par tous et réaliste qui ne soit ni trop élevée pour certains, ni trop basse pour d'autres. Cette question doit être à nouveau débattue avec tout le sérieux qu'elle mérite, et il est peut-être même nécessaire d'envisager de nouvelles solutions, en particulier en raison des pertes constamment très élevées qui se produisent dans de nombreux terminaux à travers le monde.

29. M. ROJANAPHRUK (Thaïlande) juge la proposition allemande, sous sa forme actuelle, difficile à comprendre. Il semble qu'il y ait contradiction entre les deux phrases qui la composent, la première énonçant qu'en aucun cas le cumul des réparations peut dépasser 10 millions d'unités de compte, la deuxième semblant prévoir de tels cas. A son avis, la deuxième phrase couvre l'essentiel de la question, mais il n'est pas convaincu que cet article doive faire état de la répartition proportionnelle du montant dû; une telle procédure devrait être automatique.

30. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) fait observer que le projet de Convention a pour objet de rationaliser une activité économique pour laquelle il n'existe pas, du moins dans son pays, de limite globale de l'assurance responsabilité de l'exploitant, ni de limite applicable aux terminaux auto-assurés. Bien qu'elle fût animée des meilleures intentions, la proposition allemande a pour objet d'imposer un plafond artificiel - question qui n'a jamais été examinée durant les travaux préparatoires de la CNUDCI - sur les limites de responsabilité. L'expérience a montré qu'une telle solution conduisait à une très grande rigidité pouvant avoir des conséquences extrêmement fâcheuses, comme dans le cas de la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Ces instruments prévoient eux aussi des plafonds, or les catastrophes liées aux hydrocarbures qui sont intervenues depuis l'accident du Torrey Canyon en 1967 ont entraîné des dommages considérablement plus lourds que les plafonds applicables, ce qui atteste leur cruelle insuffisance. En outre, la proposition allemande risque d'avoir des conséquences extrêmement coûteuses pour les exploitants de terminaux de transport car, nonobstant l'éventuelle concurrence, les compagnies d'assurance risquent de prendre cette disposition comme prétexte pour ne vendre que des polices coûteuses couvrant la responsabilité maximum. Enfin, M. Sweeney se souvient clairement que, lors de l'examen de la question du montant de l'assurance offerte pour les catastrophes causées par la pollution par les hydrocarbures - et aussi dans le cas des accidents impliquant des avions équipés de plusieurs moteurs -, les assureurs s'étaient déclarés en mesure de faire face à des pertes catastrophiques pouvant atteindre 500 millions de dollars des Etats-Unis. Aussi estime-t-il que même si le principe d'un plafonnement de la responsabilité est acquis, le chiffre avancé dans la proposition allemande est clairement insuffisant.

31. En bref, il n'y a actuellement aucune limite globale prévue quant à la responsabilité des exploitants de terminaux de transport; on n'avait encore jamais parlé d'une telle limite; en outre, on a constaté que les plafonnements arbitraires de responsabilité ne donnaient pas de bons résultats. Pour toutes ces raisons, la délégation des Etats-Unis est opposée à la proposition allemande.

32. M. CHRISTOV (Bulgarie) indique que dans les Règles de Hambourg (alinéa c) du paragraphe 1 de l'article 6), on fait clairement référence à la responsabilité globale pour les pertes et retards. Il vaudrait mieux, selon M. Christov inclure dans la Convention une disposition relative à la responsabilité globale comme dans les Règles de Hambourg.

33. Mme SISULA-TULOKAS (Finlande) appuie en principe l'avis exprimé par le représentant des Etats-Unis. Selon elle, la notion de limite globale de la responsabilité est essentiellement une notion de droit maritime. Il existe de nombreuses activités à terre pour lesquelles la responsabilité n'est pas limitée alors même que les risques sont considérables. Il est difficile de comprendre pourquoi il faudrait introduire la notion de responsabilité globale limitée dans un projet de Convention qui vise essentiellement les opérations "terrestres".

34. M. FILIPOVIC (Yougoslavie) est opposé à la proposition de l'Allemagne parce qu'il estime qu'une limite globale n'est nécessaire que dans le cas d'activités dangereuses dont découlent des risques considérables et incalculables. En ce qui concerne les activités des terminaux de transport, la responsabilité est contractuelle et déjà limitée. Il ne convient pas d'introduire un autre niveau de limitation. A priori, tout plafond concernant la responsabilité globale susceptible d'être fixé devrait être fonction de la taille du terminal.

35. M. ZHAO Chengbi (Chine) n'est pas favorable à la proposition de l'Allemagne. Le fait de savoir que le cumul des réparations dues ne peut dépasser 10 millions d'unités de compte pourrait en fait encourager la négligence. Le représentant de la Chine a aussi le sentiment que des pressions sont exercées pour faire en sorte que la Convention soit axée sur les intérêts des exploitants plus que sur ceux des clients. Il convient que les intérêts des uns comme des autres soient protégés afin que le plus grand nombre possible de pays puissent accepter la Convention.
36. M. OCHIAI (Japon) approuve les avis exprimés par les représentants des Etats-Unis et de la Chine.
37. M. SCHROCK (Allemagne) dit que l'une des raisons avancées par le représentant des Etats-Unis pour ne pas appuyer la proposition est qu'un secteur des terminaux de transport existe déjà dans ce pays sans que soit fixée de limitation globale de la responsabilité. Une telle industrie existe aussi en Allemagne. Il convient cependant de rappeler que dans de nombreux pays la responsabilité de l'exploitant n'est pas couverte par des lois impératives et que celui-ci peut se soustraire à cette responsabilité ou la réduire par voie contractuelle.
38. La proposition de l'Allemagne n'aurait pas dû être une surprise pour la délégation des Etats-Unis. Il existait déjà plusieurs références à une telle possibilité dans les travaux préparatoires de la Conférence. Par exemple, dans le rapport du Groupe de travail des pratiques en matière de contrats internationaux sur les travaux de sa onzième session tenue en 1988 (A/CN.9/298), on suggérait au paragraphe 97 qu'au moment où le texte du projet de Convention serait diffusé pour observations, les Etats pourraient envisager la possibilité de fixer une limite globale de la responsabilité de l'exploitant applicable à toutes les actions pouvant naître d'un même événement catastrophique. Le prédécesseur de M. Schrock était présent à cette session et avait établi un mémorandum indiquant que la notion de limitation globale était bien connue en droit maritime; que la responsabilité maximale qui pouvait exister en vertu de l'article 6 tel qu'il se présentait entraînerait un risque incalculable et inassurable pour l'exploitant d'un terminal de transport; que, du fait qu'il serait difficile de trouver une formule permettant de fixer une limite globale s'appliquant de manière générale et uniforme à tous les terminaux de transport, cette limite pourrait être fonction de la taille du terminal ou de son chiffre d'affaires annuel; et que le Secrétariat pourrait examiner les pratiques actuelles et faire rapport à la CNUDCI sur la question à sa session suivante. D'autres références à la possibilité de limiter la responsabilité globale figurent dans le document de la CNUCED sur les risques commerciaux dans le cadre de la gestion des terminaux de conteneurs (ST/SHIP/12) et à l'alinéa b) du paragraphe 3 de la compilation des observations des pays publiée pour la vingt-deuxième session de la CNUDCI (A/CN.9/319/Add.1).
39. M. RUSTAND (Suède) dit que la question avait effectivement été soulevée par la délégation de la République fédérale d'Allemagne à la onzième session du Groupe de travail des pratiques en matière de contrats internationaux. En ce qui concerne le système d'indemnisation en vigueur en matière de pollution par les hydrocarbures, en vertu notamment des deux conventions relatives à la pollution par les hydrocarbures auxquelles les Etats-Unis ont fait référence, M. Rustand note qu'il a fonctionné avec succès pendant 12 ans. Le système a été ratifié par plus de 50 Etats et la limite globale n'a été dépassée qu'une seule fois. Une tentative, appuyée à l'époque par les Etats-Unis, avait été faite en 1984 pour relever le plafond et un instrument avait été élaboré en fonction des suggestions des Etats-Unis. Le Congrès des Etats-Unis d'Amérique a cependant décidé, au grand regret du reste du monde, que les Etats-Unis ne devaient pas le ratifier et a au contraire opté pour la formule de la responsabilité illimitée. Il existe cependant de nombreux exemples de limites de responsabilité globale qui fonctionnent bien et de nombreux Etats ont estimé qu'il était de leur intérêt d'être parties aux instruments correspondants. La Finlande a indiqué qu'on ne trouvait aucun exemple de telles limites pour les activités à terre, mais il en existe en fait plusieurs dans le domaine nucléaire ainsi que dans certaines conventions relatives au transport. Il serait utile que la Commission entende les observations de l'industrie des assurances sur ce sujet.
40. M. ILLESCAS (Espagne) dit que la Convention traite d'une activité industrialisée basée à terre qui, bien que liée au transport, n'est pas en elle-même une activité de transport. Par conséquent, les risques de transport et les risques maritimes en particulier ne devraient pas s'appliquer. Les activités à terre ne donnent généralement pas lieu à une limite globale de responsabilité. En outre, il n'existe aucune tradition quant à des limites quantitatives de la responsabilité pour faute ou négligence dont l'exploitant serait coupable en vertu de l'article 5-2. La délégation espagnole ne peut donc appuyer la proposition de l'Allemagne.
41. Mme SKOVBY (Danemark) est opposée à la proposition allemande parce que les activités d'un terminal de transport ont lieu à terre. Si la Commission décidait de retenir l'approche maritime et introduisait une limite globale, celle-ci devrait être fonction de la superficie du terminal de manière à protéger les petits terminaux.
42. M. ROMAN (Belgique) dit qu'il pourrait appuyer la proposition si elle tenait compte de la nature des marchandises faisant l'objet d'une manutention dans un terminal donné au lieu de viser de manière uniforme tous les types de terminaux.
43. M. MKWENTLA (Pan Africanist Congress of Azania) dit que, dans la législation de son pays, lorsqu'une disposition exprimée de manière négative contient le mot anglais "shall", elle devient péremptoire. La première phrase de la proposition allemande est donc impérative, et la seconde inutile.

44. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) dit que si son pays est favorable à la Convention c'est notamment parce qu'aux Etats-Unis les lois relatives à la responsabilité relèvent exclusivement des Etats. Il y a donc 50 lois différentes régissant la responsabilité des exploitants de terminaux de transport. Dans certains Etats, le dépositaire est responsable, c'est-à-dire qu'il s'agit d'une responsabilité stricte; dans d'autres, il s'agit d'une responsabilité contractuelle fondée sur la négligence, sans clause exonératoire; et dans d'autres encore d'une responsabilité fondée sur la négligence avec clauses exonératoires. C'est là une question extrêmement complexe. On ne peut pas partir du principe que, dans le monde entier, un exploitant de terminal peut limiter sa responsabilité par une clause contractuelle. Ce n'est certainement pas le cas aux Etats-Unis. Dans de nombreux endroits, une clause contractuelle qui permettrait à l'exploitant de limiter sa responsabilité en cas de négligence serait jugée contraire à l'intérêt général.

45. M. WEISER (Union internationale des assurances transports), prenant la parole à la demande du Président, dit que l'Union a des membres tant dans les pays en développement que dans les pays développés. Il est donc favorable à la proposition allemande. Les représentants de la Suède et du Royaume-Uni ont souligné les conséquences financières qu'entraînerait probablement une Convention prévoyant une responsabilité illimitée sans plafond global. Le fait de fixer un plafond global ne signifierait pas que les assureurs n'offriraient de police que pour ce montant. La concurrence les empêcherait et de toute manière les exploitants de terminaux de transport souhaiteraient parfois assumer eux-mêmes le risque supplémentaire.

46. Les pertes ne dépasseraient un maximum raisonnable que dans des cas exceptionnels. Après tout, les exploitants de terminaux de transport ne sont pas exposés aux mêmes risques que les propriétaires de pétroliers. Cependant, sans plafond global, il n'est que trop probable que dans de nombreux marchés, en particulier dans les pays en développement, les risques encourus ne rendent nécessaire une coûteuse réassurance. Certes, le calcul de la responsabilité par kilogramme de poids brut modifierait radicalement la base de la responsabilité assumée par les exploitants de terminaux. Dans le système actuel où l'assurance des marchandises et l'assurance-responsabilité s'équilibrent, les propriétaires des marchandises et les assureurs sont satisfaits lorsque la responsabilité contractuelle de l'exploitant n'est pas trop élevée. Le nouveau système ne supprimerait pas la nécessité d'assurer les marchandises puisque leur propriétaire doit être protégé contre les pertes ou dommages subis en transit. Les primes d'assurance des marchandises ne seraient pas non plus réduites; les actions engagées devant des tribunaux étrangers sont extrêmement onéreuses et entraîneraient un accroissement des coûts pour le consommateur. L'idée de fixer un plafond global n'est pas neuve. Les exploitants de terminaux de transport achètent déjà des montants fixes de couverture qui ne seront peut-être pas indéfiniment suffisants. Comme le représentant du Royaume-Uni l'a souligné, un système de responsabilité illimitée ne signifie pas que l'assureur accorde à l'exploitant de terminal une couverture illimitée: celle-ci resterait limitée mais serait plus onéreuse. L'exploitant aurait à endosser la charge supplémentaire afin d'éviter le risque de faillite et de dommage économique grave pour la communauté commerciale locale. C'est pourquoi l'Union internationale des assurances transports est favorable à un plafond global comme le propose l'Allemagne, à condition que le montant fixé soit raisonnable.

47. M. LEBEDEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) fait observer que la proposition d'introduire un plafond global de responsabilité a suscité de nombreux commentaires, tant favorables que défavorables. Il ne faut pas oublier que le projet de Convention doit être acceptable pour toutes les parties, y compris les pays en développement et les transporteurs. Il est à craindre que, sans un plafond global, le projet soit moins acceptable pour ces derniers. Il a été dit qu'un plafond global augmenterait substantiellement les primes d'assurance et aurait des répercussions défavorables à la fois pour les exploitants de terminaux de transport et pour les transporteurs en général. Cet argument ne doit pas être pris pour argent comptant; il faut tenir compte de l'expérience qu'ont les exploitants eux-mêmes en ce qui concerne l'assurance-responsabilité dans différents pays et écouter ce que les compagnies d'assurance ont à dire. Dans de nombreux systèmes juridiques, la responsabilité de l'exploitant est déjà limitée par les polices d'assurance. L'article 6 vise bien entendu à fixer une limite objective de responsabilité à un niveau global élevé. Selon l'orateur, la modification proposée ne devrait gêner ni les exploitants ni les assureurs.

48. M. Lebedev attire l'attention sur les mots "En aucun cas" figurant dans la proposition allemande. Faut-il entendre que le montant payable par l'exploitant ne dépassera pas 10 millions d'unités de compte même si les réparations dues par lui ont leur origine dans un acte de négligence de sa part? La seconde phrase n'indique pas clairement combien l'exploitant devra payer. Le représentant de l'Allemagne s'est référé aux antécédents de la proposition en faveur d'une limite globale; il a également fait valoir que les instruments qui prévoient des réparations en cas de pollution pétrolière confirmaient la nécessité d'une limite globale dans la Convention. Il n'est pas utile de procéder à de telles comparaisons dans la mesure où les activités envisagées dans ces instruments et dans le présent projet n'ont rien de commun.

49. M. SCHROCK (Allemagne), répondant aux observations formulées durant l'examen de sa proposition, dit que le nouvel article 6 bis proposé comprend deux phrases. Il demande que la première phrase soit mise aux voix séparément avant qu'il soit procédé, si nécessaire, à un vote sur la seconde. La première énonce le principe essentiel d'une limite globale des réparations dues. Elle signifie que lorsque le cumul des réparations dues par l'exploitant résulte d'un événement distinct, le montant payable par l'exploitant ne dépassera pas 10 millions d'unités de compte. Toutefois, à la lumière de la discussion, M. Schrock propose de remanier maintenant comme suit cette phrase:

"Le cumul des réparations dues par l'exploitant pour l'ensemble des réclamations résultant d'un événement distinct ne peut dépasser [...] unités de compte."

Si la Commission accepte le principe de la limite globale, elle pourra fixer ensuite un chiffre approprié.

50. La seconde phrase touche au principe de la répartition du montant en question quand le montant des dommages causés par un événement distinct lui est supérieur. Si la Commission approuve la première phrase, il sera peut-être nécessaire de remanier quelque peu la seconde.

51. M. LEBEDEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) demande si la proposition de l'Allemagne formerait un article séparé à la suite de l'article 6. Si tel est le cas, comment serait-il relié à l'article 8 qui exclut la limite de responsabilité dans certaines circonstances ?

52. Le PRESIDENT explique que la portée de la proposition remaniée se limiterait à l'article 6 et qu'elle ne s'appliquerait pas dans les circonstances visées à l'article 8. Le mieux serait de la placer à la fin de l'article 6 car, si on en faisait un article séparé, son application s'étendrait à la Convention tout entière. Il demande au représentant de l'Allemagne si le montant cumulé proposé s'appliquerait aux limites de la responsabilité qui pourraient être acceptées par l'exploitant au titre du paragraphe 4 de l'article 6.

53. De l'avis de M. SCHROCK (Allemagne), il est improbable que l'exploitant puisse être rendu responsable pour des réclamations dont le montant cumulé dépasse la limite globale. S'agissant de l'article 8, il ne voit pas comment cet article pourrait affecter sa proposition. Pour lui, le nouvel article 6 bis pourrait soit constituer un article séparé, soit former une partie de l'article 6 selon la décision de la Commission.

54. Le PRESIDENT met aux voix la première phrase du nouvel article proposé par l'Allemagne dans le document A/CONF.152/C.1/L.13, tel qu'il a été modifié par son auteur.

55. La phrase est rejetée par 18 voix contre 9, avec 8 abstentions.

56. Le PRESIDENT constate que le résultat du scrutin rend sans objet le reste de la proposition contenue dans le document A/CONF.152/C.1/L.13. Comme il n'y a pas d'autre proposition concernant l'article 6, il considère que la Commission approuve le texte de l'article 6 contenu dans le document A/CONF.152/5, tel qu'il a été modifié à la 8ème séance et le renvoie au Comité de rédaction.

57. Il en est ainsi décidé.

58. Mme SKOVBY (Danemark) demande, si dans le texte anglais, le terme "consignment" ("ensemble des marchandises"), tel qu'il figure à l'article 6-2 concerne les marchandises identifiées par le document prévu à l'article 4.

59. Le PRESIDENT observe qu'aux termes de l'article 6-2, le total des sommes dues à l'exploitant pour l'ensemble des marchandises signifie les sommes dues pour tous ses services en ce qui concerne les marchandises.

La séance est levée à 17 h 35.

11ème séance
mercredi 10 avril 1991, à 9 h 30

Président : M. BERAUDO (France)

A/CONF.152/C.1/SR.11

EXAMEN DES ARTICLES PREMIER A 16 ET 20 DU PROJET DE CONVENTION SUR LA RESPONSABILITE DES EXPLOITANTS DE TERMINAUX DE TRANSPORT DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL (point 3 de l'ordre du jour) (suite) (A/CONF.152/5, 6, 7 et Add.1 et Add.1/Corr.1 et Add.2)

Article 4 (suite) (A/CONF.152/C.1/L.43)

1. M. INGRAM (Royaume-Uni), présentant la proposition de sa délégation (A/CONF.152/C.1/L.43), dit qu'il s'agit d'une refonte de sa précédente proposition qui visait à inclure dans la Convention un nouvel article (A/CONF.152/C.1/L.31) et qui a déjà été examinée. Son principal objectif est de permettre au transporteur ou à une autre personne ayant un intérêt sur les marchandises qui sont remises à la garde d'un exploitant, d'avoir la certitude qu'il est précisé dans la documentation que les marchandises qu'il confie à l'exploitant sont des marchandises auxquelles s'applique la Convention.

2. En vertu du paragraphe 1 de la proposition, le transporteur peut demander à l'exploitant de confirmer trois points. Le seul élément nouveau est la confirmation que les marchandises font l'objet d'un transport international. Le paragraphe 2 indique ce que l'exploitant doit faire lorsqu'il reçoit une telle demande. Les deux parties sont alors informées que la Convention s'applique aux marchandises en question. Le paragraphe 3 précise ce qui peut advenir si le transporteur ne fait pas cette demande. Le paragraphe 4 énonce ce qui découle du document indiquant que les marchandises font l'objet d'un transport international.

3. Les modifications proposées par la délégation du Royaume-Uni ne sont pas aussi importantes qu'il pourrait y paraître; elles ont pour objet de montrer clairement dans quelles circonstances la Convention s'applique.

4. M. RUSTAND (Suède) estime qu'on pourrait donner suite à l'idée qui sous-tend la proposition du Royaume-Uni en procédant plus simplement; à savoir en apportant de petites modifications aux alinéas a) et b) de l'article 4-1, pour préciser que les marchandises doivent être identifiées comme faisant l'objet d'un transport international.

5. M. TARKO (Autriche), relevant au paragraphe 1 le membre de phrase "Un transporteur ou une autre personne ayant un intérêt sur les marchandises", fait observer que la Convention porte sur les obligations de l'exploitant et non pas sur celles du transporteur ou d'autres personnes. Il se demande pourquoi il est apparemment question au paragraphe 1 de trois documents alors qu'au paragraphe 2, deux documents seulement sont prévus. En ce qui concerne le paragraphe 4, il voudrait connaître le sens exact de l'expression "confirmation absolue", car, ainsi libellé, ce paragraphe soulèverait des difficultés dans son pays. Le texte de cette proposition est analogue au texte existant, lequel devrait être maintenu sous sa forme amendée.

6. Mme SKOVBY (Danemark) demande pourquoi au paragraphe 5 de la proposition il est présumé que les marchandises ont été reçues en bon état et non pas, également, qu'elles font l'objet d'un transport international.

7. M. INGRAM (Royaume-Uni) se dit plus soucieux du principe sur lequel se fonde la proposition de sa délégation que de son libellé. On pourrait, comme l'a suggéré le représentant de la Suède, obtenir le résultat recherché en amendant le texte actuel de l'article 4.

8. Pour ce qui est des observations du représentant de l'Autriche, la référence au transporteur ou à une autre personne a pour objet d'expliquer clairement le mot "client"; le texte ne crée aucune obligation nouvelle ni pour le transporteur ni pour aucune autre personne. Le paragraphe 1 ne prévoit pas de document nouveau. Deux documents seulement sont en cause, comme il ressort du paragraphe 2. Les mots "confirmation absolue" signifient qu'il s'agit d'une présomption irréfragable.

9. En ce qui concerne le point soulevé par la représentante du Danemark, M. Ingram fait observer que la question du caractère international du transport des marchandises est traitée au paragraphe 4.

10. M. ROJANAPHRUK (Thaïlande), se référant au paragraphe 1 de la proposition du Royaume-Uni, estime que l'expression "les marchandises qu'il a remises" devrait être remplacée par "les marchandises qui ont été remises".

11. M. ABASCAL (Mexique) dit que l'introduction d'un nouvel élément obligeant l'exploitant à reconnaître que les marchandises font l'objet d'un transport international pourrait donner lieu à des problèmes: qu'arriverait-il si un exploitant qui a de bonnes raisons de douter que les marchandises font l'objet d'un transport international refusait en conséquence de signer le document?

12. M. MORAN (Espagne) dit que l'alinéa c) de l'article premier donne une définition précise de "transport international" en indiquant qu'il s'agit de tout transport dont le point de départ et le point de destination sont situés dans deux États différents. Prévoir que l'exploitant doit faire savoir que les marchandises font l'objet d'un transport c'est introduire un élément de subjectivité dans la Convention, dans la mesure où l'exploitant peut agir de façon unilatérale. Si le Royaume-Uni tient à ce que sa proposition soit intégrée à la Convention, le mieux serait d'amender l'alinéa c) de l'article premier.

13. M. RUSTAND (Suède) est d'avis que la Commission devrait voter sur la proposition et demander ensuite au Comité de rédaction de mettre au point un texte approprié.

14. Pour M. LEBEDEV (Union des Républiques socialistes soviétiques), il risque d'être difficile de rejeter un texte déjà adopté pour le remplacer par le nouveau texte proposé par le Royaume-Uni. Toutefois, certains éléments de la proposition pourraient être pris en compte par le Comité de rédaction. Ainsi celui du paragraphe 2 du texte britannique, qui indique de façon précise quand commence le délai raisonnable, à savoir au moment de la réception d'une demande formulée en vertu du paragraphe 1.

15. M. ZHAO Chengbi (Chine) dit qu'il ressort clairement de l'article 2 que la Convention régit les marchandises faisant l'objet d'un transport international. Les dispositions de la Convention sont toutes conçues dans ce cadre général. La proposition du Royaume-Uni prévoit qu'il doit être indiqué que les marchandises font l'objet d'un transport international, et la délégation chinoise estime qu'elle est nécessaire.

16. Le PRESIDENT invite la Commission à voter sur la proposition du Royaume-Uni (A/CONF.152/C.1/L.43).

17. La proposition est rejetée par 27 voix contre 3, avec 2 abstentions.

Article premier, nouveaux alinéas proposés (suite) (A/CONF.152/C.1/L.37)

18. Le PRESIDENT croit comprendre que la proposition du Royaume-Uni tendant à ajouter à l'article premier la définition du terme "personne" (A/CONF.152/C.1/L.37) est liée au texte qui vient d'être rejeté. Il demande au représentant du Royaume-Uni s'il maintient la proposition.

19. M. INGRAM (Royaume-Uni) dit que sa proposition concernant l'article premier n'a pas de rapport particulier avec celle qu'il a faite au sujet de l'article 4. Le terme "personne" est utilisé dans toute la Convention et la délégation britannique souhaiterait qu'il y soit défini.

20. M. BONELL (Italie) ne peut appuyer cette proposition qui introduirait des complications inutiles dans la Convention. La notion de "personne" a des acceptions différentes selon les systèmes juridiques et, si l'on adopte une définition, on aura beaucoup de mal à trouver des équivalents exacts dans d'autres langues.

21. M. OCHIAI (Japon) partage ce point de vue. En droit japonais, une association de personnes ou une entité privée non constituée en société n'est pas une personne au sens juridique du terme, de sorte que la définition poserait des difficultés juridiques. D'autre part, la définition ne doit pas inclure les Etats à cause du principe de l'immunité souveraine.

22. M. INGRAM (Royaume-Uni) dit que la définition qu'il propose a un précédent très ancien : elle est reprise de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Dans de nombreux cas, les exploitants sont des autorités portuaires, qui sont des établissements publics, et il est important d'indiquer clairement dans les définitions que ces établissements sont visés par la Convention.

23. M. GOKKAYA (Turquie) convient qu'il est important d'indiquer clairement que le terme "personne" désigne non seulement les personnes physiques mais aussi les établissements publics : dans son pays, les terminaux de transport sont en général exploités par des sociétés contrôlées par l'Etat. Cependant, la formule utilisée à l'article premier de la Convention sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises conviendrait mieux : le terme "personne" s'entend de toute société, association ou entité, qu'elles soient privées ou publiques, capables d'ester en justice.

24. Le PRESIDENT invite la Commission à voter sur la proposition du Royaume-Uni (A/CONF.152/C.1/L.37).

25. La proposition est rejetée par 24 voix contre 5, avec 4 abstentions.

Article 7 (A/CONF.152/C.1/L.14)

26. Mme ZAWITOSKI (Etats-Unis d'Amérique) dit que les débats qui ont eu lieu au sein de la Commission au sujet du cumul des réparations dues ont dissipé les craintes que sa délégation éprouvait à l'égard de l'article 7-3. Elle retire donc sa proposition (A/CONF.152/C.1/L.14).

27. L'article 7 est approuvé.

Article 8 (A/CONF.152/C.1/L.3, L.25)

28. Mlle VAN DER HORST (Pays-Bas), présentant la proposition de sa délégation (A/CONF.152/C.1/L.25), dit que son gouvernement est tout à fait contre l'inclusion des mots "préposés ou mandataires" au paragraphe 1 de l'article 8. Pour exercer sa profession, l'exploitant doit pouvoir évaluer les risques qu'il court et s'assurer en conséquence. Si la limite de la responsabilité de l'exploitant peut être facilement dépassée, l'idée même de limitation devient illusoire puisque les exploitants doivent quand même s'assurer pour la totalité des dommages. L'accroissement des risques pour l'exploitant se traduira nécessairement par une augmentation des primes d'assurance. En tout état de cause, la partie ayant un intérêt sur les marchandises les aura normalement assurées pour toute la durée de leur transport. Les limites de responsabilité ne doivent être dépassées que dans des cas exceptionnels si l'on veut qu'elles conservent leur intérêt et leur sens.

29. La suppression des mots "lui-même ou de ses préposés ou mandataires" au paragraphe 1 signifierait que l'exploitant ne perd pas son droit de limiter sa responsabilité sauf si l'acte ayant causé la perte ou le dommage lui est personnellement imputable, ou s'il s'agit d'une société, est imputable à une personne exerçant des fonctions de direction. Cela serait conforme à l'article 8 des Règles de Hambourg et à l'article 21 de la Convention sur le transport multimodal. La proposition des Pays-Bas est d'autant plus utile qu'en vertu de l'article 8, les limites ne s'appliquent pas si les préposés ou mandataires de l'exploitant ont agi en dehors du cadre de leurs attributions.

30. Les observations faites par le Comité maritime international au sujet de l'article 8 (A/CONF.152/7/Add.2, p. 6) vont d'ailleurs dans le même sens.

31. M. TARKO (Autriche) ne peut appuyer la proposition. Le principe de la responsabilité illimitée pour les actes ou omissions intentionnels ou téméraires est déjà accepté dans de nombreux Etats et il n'est que juste que l'exploitant soit en tel cas pleinement responsable. Il est d'autre part bien connu que l'exploitant n'est pas toujours une personne physique mais souvent une personne morale - notamment un Etat ou une de ses subdivisions politiques. Il y a peu de chances que des actes causant une perte ou un dommage soient commis par de telles entités; ils sont plus couramment le fait des préposés ou mandataires de l'exploitant qui s'occupent effectivement des marchandises. Le principe culpa in eligendo oblige l'exploitant à bien choisir les personnes qu'il emploie comme préposés ou mandataires et à répondre indéfiniment quant à leurs actes ou à leurs omissions. C'est pourquoi le texte actuel du paragraphe 1 doit être maintenu.

32. M. INGRAM (Royaume-Uni) juge que l'amendement proposé par les Pays-Bas est le plus important de tous ceux qui ont été présentés. L'article 8, tel qu'actuellement libellé, est la disposition qui a le plus alarmé tous les représentants des milieux commerciaux que sa délégation a consultés. Il est essentiel que la responsabilité soit assurée et qu'elle soit raisonnablement limitée. Une disposition qui supprimerait toutes les limites dans le cas d'actes ou omissions commis par des préposés ou mandataires aurait des conséquences catastrophiques en matière d'assurance et M. Ingram engage vivement la Commission à adopter la proposition des Pays-Bas.

33. M. FILIPOVIC (Yougoslavie) fait observer que les limites de responsabilité énoncées dans le projet de convention sont en fait très faibles, ce qui lui semble incompatible avec leur caractère absolu. Il s'oppose donc à la proposition.

34. M. CHRISTOV (Bulgarie) n'est pas non plus en mesure d'appuyer la proposition.

35. Mme SKOVBY (Danemark) demande instamment à la Commission de peser soigneusement les conséquences qu'aurait l'exclusion des actes ou omissions commis par des préposés ou mandataires du champ d'application de l'article. On a vu récemment au Danemark le cas d'un responsable de la sécurité du centre du fret de la compagnie Scandinavian Airlines System accusé d'avoir détourné une somme équivalant à 100 millions de schillings autrichiens sur une période de cinq ans.

36. M. BRUNN (Union internationale d'assurances transports), invité à prendre la parole par le Président, se déclare favorable à la proposition des Pays-Bas et souscrit à l'argumentation du représentant du Royaume-Uni. Il serait très onéreux, sinon impossible, pour un exploitant d'obtenir une assurance en responsabilité sans plafond pour les actes frauduleux de ses préposés ou mandataires. Le principe selon lequel les limites peuvent être dépassées se justifie dans le cas où l'exploitant lui-même agit frauduleusement mais ne doit pas s'appliquer aux actes commis par ses préposés ou mandataires. L'accroissement des primes d'assurance serait en définitive à la charge du consommateur avec des répercussions économiques désastreuses.

37. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) s'oppose également à la proposition des Pays-Bas. En pratique, il serait très difficile de prouver que les intéressés ont agi de propos délibéré, témérairement ou en sachant qu'une perte ou un dommage en résulterait probablement. Ne pas respecter les limites de responsabilité ne se justifie que dans des cas exceptionnels où l'existence même d'une entreprise est en jeu. De toute manière, les préposés ou les mandataires de l'exploitant employés dans des secteurs névralgiques comme la manutention de bijoux ou de fonds, seraient probablement liés par une caution. M. Sweeney ne voit pas la nécessité de la suppression proposée.

38. M. BONELL (Italie) se dit, lui aussi, très peu favorable à la proposition. Dans le commerce moderne, il y a peu de chances qu'un acte entraînant un dommage soit commis par l'exploitant lui-même; généralement, c'est la conduite de ses préposés ou mandataires qui serait en cause.

39. Le PRESIDENT invite la Commission à voter sur la proposition néerlandaise (A.CONF.152/C.1/L.25).

40. La proposition est rejetée par 21 voix contre 8, avec 4 abstentions.

41. M. SCHROCK (Allemagne), présentant la proposition qui figure au deuxième paragraphe du document A/CONF.152/C.1/L.3, rappelle qu'elle a déjà été faite au cours des travaux préparatoires sur le projet de convention et qu'elle se situe à mi-chemin entre le texte de la CNUDCI et la proposition qui vient d'être mise aux voix. Aux deux modèles dont il est question au troisième paragraphe du document à l'examen, il convient d'ajouter le paragraphe 2 de l'article 7 du projet lui-même, tel qu'il a été adopté par la Commission, qui se réfère à la notion d'exercice des fonctions, concept bien connu de nombreuses juridictions.

42. La proposition figurant au premier paragraphe du document A/CONF.152/C.1/L.3 a été retirée par suite du rejet de celle qui était publiée sous la cote A/CONF.152/C.1/L.25.

43. M. SERVIGON (Philippines) dit que, dans le système juridique de son pays, le concept d'intention couvre le fait de savoir qu'une perte, un dommage ou un retard résultera d'un acte ou d'une omission. Il préférerait donc que les paragraphes 1 et 2 de l'article 8 se terminent sur le mot "témérairement" et que la fin des deux paragraphes soit supprimée.

44. Selon le PRESIDENT, l'interprétation qui vient d'être donnée par le représentant des Philippines n'est pas acceptée partout. En outre, l'expression en question figure dans un grand nombre de conventions internationales et ne peut être abandonnée sans risque de donner lieu à une interprétation a contrario des dispositions de ces instruments.

45. M. RUSTAND (Suède) appuie la proposition et souscrit aux observations liminaires du représentant de l'Allemagne. Une disposition analogue figure également dans l'article 10 de la Convention sur la responsabilité civile pour les dommages causés au cours du transport de marchandises dangereuses par route, rail et bateaux de navigation intérieure (CRTD), adoptée à Genève en 1989.

46. Mme SKOVBY (Danemark) approuve, elle aussi, la proposition de l'Allemagne, qui correspond à l'interprétation adoptée dans son pays. Soulevant une autre question à propos de l'article 8, elle demande si l'absence des mots "une autre personne" au paragraphe 1 est due à un oubli, étant donné que le paragraphe 2 mentionne "une autre personne".

47. Le PRESIDENT dit que l'omission est délibérée; elle représente une solution de compromis adoptée à la suite de débats prolongés au cours des travaux préparatoires sur le projet.

48. M. FALVEY (Etats-Unis d'Amérique) dit que, lorsque le point soulevé dans la proposition allemande a été examiné par la CNUDCI, la délégation américaine a objecté que, si un acte commis avec l'intention de provoquer une perte, un dommage ou un retard l'a été dans l'exercice des fonctions de son auteur; c'est l'exploitant lui-même, en tant qu'employeur, qui est responsable. M. Falvey ne peut appuyer la proposition allemande.

49. Pour M. FILIPOVIC (Yougoslavie), si la proposition est adoptée, la preuve sera si difficile à établir que l'exploitant ne perdra jamais, en fait, le droit de se prévaloir des limites de sa responsabilité en cas de perte, de dommage ou de retard résultant d'un acte ou d'une omission de ses préposés ou mandataires. La délégation yougoslave n'est donc pas dans la mesure d'approuver la proposition.

50. Pour M. LEBEDEV (Union des Républiques socialistes soviétiques), il faut distinguer entre les conventions relatives aux transports et une convention relative aux exploitants de terminaux de transport; invoquer certaines dispositions des premières n'est pas forcément convaincant dans le contexte de la deuxième. Pour ce qui est du point soulevé par le représentant du Danemark, même si la question des actes ou omissions intentionnellement malveillants ou téméraires commis par d'autres personnes auxquelles l'exploitant a fait appel pour accomplir certains services touchant aux transports n'est pas expressément prévue dans la Convention, il ne serait pas juste de conclure que de tels actes ou omissions ne pourraient pas empêcher l'exploitant de se prévaloir des limites de sa responsabilité. Cette question doit être réglée, cas par cas, sur la base du droit national applicable.

51. Le PRESIDENT invite la Commission à voter sur la proposition de l'Allemagne figurant au deuxième paragraphe du document A/CONF.152/C.1/L.3.

52. La proposition est rejetée par 22 voix contre 10, avec 3 abstentions.

53. Le PRESIDENT annonce qu'en l'absence d'autres propositions relatives à l'article 8, il considérera que cet article a été adopté.

54. Il en est ainsi décidé.

Article 9 (A/CONF.152/C.1/L.40 et L.55)

55. M. ROMAN (Belgique), présentant la proposition de sa délégation sur l'article 9 (A/CONF.152/C.1/L.40), fait observer que la clause dont il propose la suppression imposerait à l'exploitant la charge d'une preuve très difficile à établir. De surcroît, la notion de preuve négative est étrangère au système juridique de son pays, et à celui de beaucoup d'autres.

56. M. BONELL (Italie) répond qu'à en croire le chapeau de l'article 9, ce n'est pas une preuve négative qui est exigée : ce qu'il s'agit de prouver c'est que l'exploitant a eu effectivement connaissance de la nature dangereuse des marchandises.

57. M. HORNBY (Canada) souscrit à cette interprétation. Sans être insensible aux préoccupations de la délégation belge, il juge satisfaisant le texte actuel.

58. Le PRESIDENT se demande si le sens de la disposition en cause n'apparaîtrait pas mieux si l'on remplaçait l'expression "et si" par "ou si".

59. Mme PIAGGI DE VANOSI (Argentine) estime que le texte serait beaucoup plus clair si l'on exprimait en termes affirmatifs ce qui l'est actuellement en termes négatifs : "l'exploitant n'a pas par ailleurs connaissance...".

60. Le PRESIDENT estime que cette question, et celle qu'il a lui-même soulevée, pourraient être renvoyées au Comité de rédaction.

61. M. OCHIAI (Japon) se déclare en faveur du texte actuel. Le paragraphe 2 de l'article 13 des Règles de Hambourg, qui a inspiré l'article 9 à l'examen, contient la clause : "et si [...] n'a pas d'une autre manière connaissance du caractère dangereux des marchandises".

62. M. ZHAO Chengbi (Chine) préfère lui aussi le texte actuel, qui est équitable pour l'exploitant et pour le client. Il ne faut pas oublier que l'entreposage et le transport de marchandises dangereuses soulèvent de nombreux problèmes et peuvent toucher bien d'autres personnes que l'exploitant et son client; il est donc tout à fait naturel d'imposer à l'un et à l'autre des exigences particulières.

63. M. BONELL (Italie), se référant à l'amendement de forme proposé par le Président, estime qu'il serait difficile de substituer "ou" à "et" à l'avant-dernière ligne de l'article 9 car, à ce qu'il croit comprendre, le texte cherche à préciser quand l'exploitant a le droit de prendre des mesures extraordinaires. Si les marchandises dangereuses ne sont pas marquées, étiquetées, emballées ou accompagnées des documents voulus, comme l'exigent les dispositions réglementaires ou législatives applicables dans le pays où les marchandises sont remises, une condition supplémentaire intervient, à savoir que l'exploitant ne doit pas avoir connaissance par ailleurs de leur caractère dangereux. C'est pourquoi il faut bien dire "et" et non pas "ou".

64. Quant à l'idée de la représentante de l'Argentine consistant à mettre l'article sous forme affirmative et non pas négative, cette solution permettrait d'obtenir assurément une disposition plus claire et plus directe. En fait, c'est bel et bien une forme affirmative qui était employée au tout début des travaux, il y a plusieurs années, à l'époque où le texte stipulait que le client devait étiqueter comme telles les marchandises dangereuses, ou informer de toute autre manière l'exploitant de leur nature. Si le Groupe de travail a finalement adopté la formulation actuelle, c'est que la Convention porte sur la responsabilité de l'exploitant du terminal, et non sur le contrat conclu entre l'exploitant et le client. Le Groupe de travail a considéré que les obligations du client n'entraient pas dans le champ de la Convention. On a donc raccourci la disposition de manière qu'elle ne traite que des droits de l'exploitant, d'où le mode négatif. En revenir maintenant à la solution du début, c'est-à-dire à la forme affirmative, obligerait à des aménagements supplémentaires, que l'on ne saurait laisser au Comité de rédaction.

65. M. INGRAM (Royaume-Uni) appuie la proposition belge. Les droits conférés à l'exploitant ne sont pas absolus : l'exploitant a simplement le droit de prendre toutes les précautions qu'exigent les circonstances et d'être indemnisé pour les dépenses ainsi engagées. Le fait qu'il ait eu, par des voies non officielles, connaissance du caractère dangereux des marchandises n'a rien à voir à l'affaire.
66. M. CHRISTOV (Bulgarie) appuie aussi la proposition belge.
67. M. RUSTAND (Suède) se dit pleinement d'accord avec ce que vient de dire le représentant de l'Italie.
68. Mme SKOVBY (Danemark) constate que l'article 9 fixe en fait une exception aux dispositions de l'article 5 : si l'exploitant prend en charge des marchandises dangereuses sans connaître leur véritable nature, il n'est pas tenu de réparer la perte ou le dommage que pourraient provoquer les mesures prises en vertu de l'article 9. A son avis, comme elle a déjà eu l'occasion de le proposer, l'article 9 devrait être placé plus près de l'article 5. Elle se déclare d'autre part opposée à la suppression proposée par la Belgique car c'est très souvent à l'exploitant qu'un accord laisse le soin de marquer ou d'étiqueter les marchandises dangereuses; or la suppression envisagée pourrait lui donner l'occasion de s'exonérer de sa responsabilité. Le membre de phrase en cause est également nécessaire dans ce genre de situation du fait qu'il est extrêmement important pour le transporteur qui assure la suite des opérations que les marchandises dangereuses portent des marques particulières.
69. Le PRESIDENT invite la Commission à se prononcer sur la proposition belge (A/CONF.152/C.1/L.40).
70. La proposition est rejetée par 29 voix contre 3, avec une abstention.
71. Mme SISULA-TULOKAS (Finlande), présentant la proposition de sa délégation (A/CONF.152/C.1/L.55), dit que son intention est d'éviter des dangers et des situations mettant inutilement en jeu les responsabilités en ajoutant, avant la première phrase du paragraphe 1 de l'article 9, une clause très directe indiquant que l'exploitant doit être informé du caractère dangereux des marchandises.
72. Selon M. BONELL (Italie), on pourrait soutenir que la phrase proposée fixe une obligation pour le client et qu'elle déborde donc du champ de la Convention. Cela dit, à la lumière des débats et eu égard aux remarques du représentant de la Belgique, on peut estimer aussi qu'elle rend la situation plus claire. Puisque le libellé proposé évite de poser explicitement l'obligation du client, la délégation italienne est en mesure de l'accepter, d'autant plus qu'il peut prévenir des malentendus sur les autres dispositions.
73. M. PAMBOU-TCHIVOUNDA (Gabon) se déclare en faveur de la proposition finlandaise, qui élucide une situation laissée jusque-là sous-entendue. Le texte initial n'envisageait qu'une éventualité négative. La proposition finlandaise a l'avantage de rendre explicites les obligations de toutes les parties, et notamment celles du client ou de la personne qui remet les marchandises à l'exploitant.
74. Mme SKOVBY (Danemark) appuie également la proposition.
75. M. FATHALLA (Observateur, Programme des Nations Unies pour l'environnement) est aussi en faveur de la proposition, qui va dans le sens de plusieurs autres conventions, comme les Règles de Hambourg en leur article 13-2.
76. M. LEBEDEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) juge la proposition finlandaise parfaitement compréhensible et estime qu'elle ne peut donner lieu à une polémique sur le fond. Il lui semble pourtant que le libellé pourrait en être aligné sur la première phrase du paragraphe 2 de l'article 13 des Règles de Hambourg, et que la terminologie utilisée ne convient pas à l'article 9 à l'examen, lequel présume que le client prévoit marques, étiquettes et documents particuliers quand il s'agit de marchandises dangereuses, selon la réglementation concernant les marchandises dangereuses du pays où elles sont remises. La phrase proposée ne semble pas s'articuler logiquement avec le reste de la disposition et son insertion exigerait que l'on remanie celle-ci. L'ensemble du problème des marchandises dangereuses se présente différemment selon la nature de l'opération considérée. Les fonctions de l'exploitant d'un terminal de transport sont à cet égard très différentes de celles du transporteur. Pour M. Lebedev, le texte actuel offre assez de souplesse, et c'est celui qu'il faut préférer.
77. M. ROJANAPHRUK (Thaïlande) déclare que l'idée qui sous-tend la proposition de la Finlande est certes acceptable, mais il ne pense pas qu'une telle phrase puisse être insérée à l'article 9, ni même ailleurs. Le texte s'inspire de la première phrase du paragraphe 2 de l'article 13 des Règles de Hambourg, mais celles-ci contiennent une disposition générale sur le sujet. La Conférence a pour tâche d'adopter une Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport. L'article 9 a pour objectif d'autoriser l'exploitant qui ne savait pas que les marchandises étaient dangereuses à se faire rembourser toutes les dépenses qu'il a engagées pour prendre des mesures spéciales concernant ces marchandises. Il n'est donc pas approprié d'inclure dans l'article une disposition tendant à faire spécifier le caractère dangereux des marchandises.
78. M. TARKO (Autriche) fait remarquer que selon la proposition de la Finlande, l'exploitant doit être informé du caractère dangereux des marchandises mais qu'aucune sanction n'est prévue si cette information ne lui est pas donnée. Il serait donc préférable de conserver le texte actuel.

79. M. OCHIAI (Japon) se demande qui sera tenu d'informer l'exploitant du caractère dangereux des marchandises. Il tient pour le texte actuel.

80. M. SOLIMAN (Egypte) appuie la proposition finlandaise.

81. M. ZHAO Chengbi (Chine) s'est abstenu de voter sur la proposition de la Belgique. L'article 9 devrait avoir pour objectif de faire prendre à l'exploitant toutes les précautions nécessaires en cas de manutention de marchandises dangereuses. Aux termes de la proposition de la Finlande, il serait nécessaire d'informer l'exploitant et d'attirer son attention sur le caractère dangereux des marchandises. Même si celles-ci sont étiquetées comme telles, l'exploitant peut ne pas y prêter attention ou ne pas se rendre compte de la nature du danger, ou encore ne pas bien connaître certaines catégories de marchandises dangereuses. La Chine appuie donc la proposition, mais conseille de la renvoyer au Comité de rédaction qui pourra l'améliorer encore.

82. M. RUSTAND (Suède) partage l'opinion des représentants de l'URSS et de l'Australie sur la contradiction qui existe entre l'obligation imposée à la personne qui remet les marchandises et l'absence de sanctions corollaires. Dans les Règles de Hambourg, par exemple, le chargeur est responsable vis-à-vis du transporteur. Puisqu'il est difficile d'imposer une obligation sans sanction corollaire, la Suède préfère conserver le texte de base.

83. M. Rustand attire également l'attention sur le terme "biens" employé à l'alinéa a), en se demandant si le danger que courent les biens en question est aussi un danger pour l'environnement. D'autres conventions récentes ont essayé de mentionner explicitement l'environnement plutôt que de l'englober dans la notion de "biens". Il s'agit là d'une question de forme plutôt que de fond, dont il espère cependant que l'on se souciera.

84. Le PRESIDENT déclare qu'à son avis, le terme "biens", tel qu'il est employé dans le projet de Convention, englobe l'environnement, sous l'angle de sa protection.

85. M. SAFARIAN NEMATABAD (République islamique d'Iran) partage l'idée qu'exprime la proposition de la Finlande, mais ne voit pas très bien comment intégrer l'élément d'obligation. Il pense, comme le représentant du Japon, que la personne tenue d'informer l'exploitant n'est pas clairement définie.

86. M. RAO (Inde) constate certains malentendus quant à la portée de la proposition. Au commencement du débat, le représentant de l'Italie a attiré l'attention sur une considération importante : si les marchandises dangereuses sont marquées conformément à la législation applicable dans le pays où elles doivent être livrées, la disposition à l'examen ne s'applique pas. En d'autres termes, les objectifs de la proposition se retrouvent, bien qu'indirectement, dans la disposition actuelle. La proposition de la Finlande est incomplète par certains côtés car elle ne traite pas de l'obligation du client ou de la personne qui remet les marchandises dangereuses à l'exploitant de les marquer, de les étiqueter, etc. Puisque, sous sa forme actuelle, l'article 9 couvre cet aspect, aucun amendement n'est nécessaire.

87. M. SCHROCK (Allemagne) partage le point de vue du représentant de l'Inde.

88. M. NAOR (Israël) appuie la proposition de la Finlande. Pour que la situation soit plus claire, l'information devrait être donnée à l'exploitant par la personne qui, aux termes de l'alinéa b) de l'article 9, est tenue de le faire.

89. Le PRESIDENT invite la Commission à voter sur la proposition de la délégation finlandaise (A/CONF.152/C.1/L.55).

90. Il y a 15 voix pour, 15 voix contre et 4 abstentions.

91. La proposition n'est pas adoptée.

La séance est levée à 12 h 35.

12ème séance
mercredi 10 avril 1991, à 14 h 30

Président : M. BERAUDO (France)

A/CONF.152/C.1/SR.12

EXAMEN DES ARTICLES PREMIER A 16 ET 20 DU PROJET DE CONVENTION SUR LA RESPONSABILITE DES EXPLOITANTS DE TERMINAUX DE TRANSPORT DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL (point 3 de l'ordre du jour) (suite) (A/CONF.152/5, 6, 7 et Add.1 et Add.2)

Article 9 (suite) (A/CONF.152/C.1/L.21, L.50)

1. Le PRESIDENT appelle l'attention sur le document A/CONF.152/C.1/L.21, présenté par la délégation espagnole. On a fait observer que dans la version anglaise du projet d'article 9, on utilise l'expression "handed over to an operator". La délégation espagnole a suggéré de la remplacer par "taken in charge by an operator", pour reprendre la terminologie employée dans le reste de la Convention, et en particulier à l'article 3.

2. La proposition formulée dans le document A/CONF.152/C.1/L.21 est renvoyée au Comité de rédaction.

3. Après un débat de procédure entre le PRESIDENT et M. FATHALLA (Observateur du Programme des Nations Unies pour l'environnement) au sujet de la recevabilité de la proposition présentée par le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) dans le document A/CONF.152/C.1/L.50, M. RUSTAND (Suède) et M. SOLIMAN (Egypte) se déclarent favorables à son examen par la Commission, sans préjuger de la position qu'ils pourront adopter quant au changement demandé dans ce texte.

4. M. FATHALLA (Observateur du Programme des Nations Unies pour l'environnement) dit que le PNUE considère que l'article 9 tel qu'il est rédigé ne tient pas compte de certains instruments juridiques internationaux, en particulier la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (1974), les Règles de Hambourg et la Convention de Bâle (1989) sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination. Les instruments en question interdisent le transport - et l'exportation - de marchandises dangereuses qui ne seraient pas marquées, étiquetées ou emballées conformément à diverses règles et réglementations. En outre, dans le chapeau de l'article 9 tel qu'il a été élaboré par la CNUDCI, il n'est pas tenu compte du fait que, si les règles et réglementations auxquelles M. Fathalla a fait allusion n'étaient pas respectées, le transport des marchandises dangereuses pourrait être jugé illégal et traité en conséquence.

5. Selon le chapeau établi par la CNUDCI, l'exploitant est présumé ne pas connaître le caractère dangereux des marchandises en question; il serait pourtant pleinement habilité, en vertu du paragraphe a) de l'article 9, à prendre un certain nombre de mesures radicales, dont la destruction des marchandises. Pour le PNUE, ce droit suscite d'intenses préoccupations: il serait techniquement très difficile pour un exploitant ignorant la nature des marchandises dangereuses de prendre les mesures adéquates, aussi légitimes fussent-elles. Les mesures qu'il prendrait pourraient, en fait, aller à l'encontre du but recherché et même avoir des effets destructeurs non seulement pour l'environnement, mais aussi pour lui et ses installations en tant qu'exploitant. C'est pourquoi, selon le paragraphe a) de la proposition du PNUE, il ne pourrait prendre que des précautions conformément aux règles et réglementations internationales et nationales.

6. En bref, le PNUE s'efforce d'appeler l'attention sur l'existence de règles et réglementations tant internationales que nationales concernant la manipulation des marchandises dangereuses, propose que ces règles et réglementations régissent la façon de traiter ces marchandises en application de l'article 9 et s'attache ainsi à assurer le respect par l'exploitant des principes bien établis visant à protéger non seulement l'environnement, mais aussi les propres intérêts de l'exploitant. Le PNUE comprend parfaitement que l'objectif principal de l'article 9 est de protéger l'exploitant en le libérant de toute obligation de verser une indemnisation pour les dommages entraînés par les précautions qu'il aurait prises et en faisant en sorte qu'il soit remboursé de toutes les dépenses qu'il aurait ainsi engagées. Cet objectif n'est en rien modifié par la proposition du PNUE.

7. M. SOLIMAN (Egypte) appuie la proposition du PNUE.

8. M. ZHAO Chengbi (Chine) voit peu de différence quant au fond entre la proposition du PNUE et le texte de la CNUDCI. Selon son interprétation, les "règles et réglementations internationales ou nationales" visées dans le texte du PNUE sont couvertes par l'expression "toute loi ou réglementation concernant les marchandises dangereuses applicable dans le pays où les marchandises lui sont remises", qui figure dans le texte de la CNUDCI. La délégation chinoise préfère globalement ce dernier. Elle apprécie cependant la disposition à caractère plus discrétionnaire proposée par le PNUE pour le paragraphe a). Les exploitants de terminaux de transport travaillent selon des méthodes et dans des contextes géographiques et autres très divers; ainsi qu'on l'a fait remarquer, ils sont présumés ignorer la nature des marchandises dangereuses et sont pourtant habilités, dans le texte élaboré par la CNUDCI, à prendre des mesures qui pourraient s'avérer néfastes pour l'environnement ou des biens matériels. Le projet du PNUE n'exclut pas de telles mesures, mais mentionne plutôt les précautions autorisées par les règles ou réglementations internationales ou nationales, ce qui renforce ainsi les possibilités d'un contrôle adéquat.

9. Mme SKOVBY (Danemark) pense que les instruments internationaux mentionnés par l'observateur du PNUE n'ont qu'un rapport limité avec la question traitée par l'article 9. Elle préfère le texte du projet de la CNUDCI parce qu'il est plus précis et plus en rapport avec les sujets visés dans cet article.

10. M. PAMBOU-TCHIVOUNDA (Gabon) pense que les préoccupations exprimées par le PNUE au sujet des règles et réglementations internationales pourraient être prises en compte dans le projet de la CNUDCI si l'on modifiait le chapeau de l'article 9 de manière à renvoyer à toute loi ou réglementation pertinente. Ce qui semble être un concept novateur d'indemnisation pour les dommages résultant des précautions prises [par. a) du texte du PNUE] pourrait être utilement intégré dans le paragraphe a) du projet de la CNUDCI.

11. M. SAFARIAN NEMATABAD (République islamique d'Iran) appuie le projet élaboré par la CNUDCI en ce qui concerne le chapeau de l'article 9.

12. Selon M. FILIPOVIC (Yougoslavie), la proposition du PNUE est intéressante, mais on y aborde la question sous l'angle du droit public international et on y traite d'éléments tels que les précautions, la prévention et la responsabilité alors que l'objet principal du projet d'article est de couvrir les questions spécifiques d'indemnisation et de responsabilité. M. Filipovic estime que la proposition du PNUE, telle qu'elle est libellée, ne convient pas dans la Convention, il ne peut donc pas l'appuyer.

13. M. ILLESCAS (Espagne) n'est pas non plus en mesure d'approuver la proposition du PNUE. En ce qui concerne le chapeau, le texte de la CNUDCI a une portée plus large - les lois et réglementations évoquées pouvant être aussi bien internationales que nationales - et est aussi plus précis dans la mesure où l'on indique clairement qu'il s'agit des lois et réglementations relatives aux marchandises dangereuses. En outre, en ce qui concerne le paragraphe a), on peut penser à priori que la plupart des règles et réglementations internationales ou nationales relatives aux marchandises dangereuses visent généralement tous les types d'entrepreneurs de transport et pas seulement les exploitants de terminaux de transport. En incluant dans l'actuel projet de Convention des références directes à des instruments d'une portée plus large, on pourrait créer des difficultés, ne serait-ce qu'en droit des traités, en ouvrant par inadvertance la porte à des interprétations plus lâches de ces instruments, et on risquerait ainsi de réduire leur portée et de nuire à leur application. La délégation espagnole préfère le texte du paragraphe a) établi par la CNUDCI parce qu'il a le mérite d'être clair, de traiter expressément du cas des exploitants de terminaux de transport et d'indiquer ce que l'exploitant peut et doit faire dans la situation visée dans le chapeau. Il a aussi pour avantage de faire ressortir les moyens spécifiques licites de faire face à la situation.

14. M. FALVEY (Etats-Unis d'Amérique) dit qu'il est favorable au texte existant pour les raisons exposées par le précédent orateur. Sa délégation a le plus grand respect pour les préoccupations du PNUE, mais elle pense que le texte original prévoit simplement une règle spéciale qui soit applicable à un ensemble limité de circonstances auquel risque d'être confronté l'exploitant et qui lui permette de prendre certaines mesures de précautions en toute conformité avec la loi existante, et de se faire rembourser ultérieurement les dépenses correspondantes. Cependant, la délégation américaine pense aussi qu'il est légitime de craindre que cette règle spéciale puisse être interprétée, lors d'une occasion future, comme la seule règle gouvernant les marchandises dangereuses à la garde de l'exploitant d'un terminal de transport. M. Falvey propose donc de reprendre, dans le rapport de la Conférence, l'essentiel d'un rapport présenté par la CNUDCI dans son Annuaire, volume XX : 1989 (par. 124), où il est précisé que tel n'est pas le cas. Il existe beaucoup d'autres règles ayant trait au droit de recours de l'exploitant de terminal vis-à-vis de ses responsabilités éventuelles envers des tiers du fait que des marchandises dangereuses lui ont été imposées dans ses installations. Les préoccupations du PNUE peuvent être prises en compte de la même manière, en développant le paragraphe correspondant du rapport de la Conférence afin de préciser que la règle spéciale ne se substitue pas aux autres règles et prescriptions, y compris celles qui figurent dans les conventions internationales, ayant trait au marquage, à l'étiquetage, à l'emballage et au fait de disposer des marchandises dangereuses, ainsi que celles qui pourraient prévoir des droits de recours contre une responsabilité éventuelle vis-à-vis de tiers ayant subi des dommages du fait de ces marchandises.

15. M. HORNBY (Canada) dit que sa délégation est encline à appuyer la proposition. Il pense que l'objet de la règle prévue à l'article 9 est d'établir une notion compatible avec les diverses conventions en matière de responsabilité, notion selon laquelle l'exploitant de terminal de transport peut prendre certaines précautions lorsqu'il a à faire à des marchandises dangereuses non marquées et a la possibilité de se faire rembourser les dépenses correspondantes. L'article ne propose pas d'énoncer des règles pour la manutention des marchandises dangereuses, mais renvoie au droit national ou international applicable. Le texte proposé par le PNUE sert mieux cet objectif en précisant que la Convention n'établit pas de règles pour la manutention des marchandises dangereuses, mais est limitée à la question plus étroite de la responsabilité et du remboursement. La formulation proposée stipule que les précautions doivent être prises conformément aux règles et réglementation internationales ou nationales et qu'elles ne sont pas nécessairement limitées aux précautions prévues à l'alinéa a) de l'article 9 du texte de la CNUDCI.

16. Mme PIAGGI DE VANOSSI (Argentine) dit que sa délégation appuiera le texte initial pour les raisons exposées par le représentant de l'Espagne.

17. Le PRESIDENT invite la Commission à voter d'abord sur le texte liminaire proposé par le PNUE pour l'article 9 dans le document A/CONF.152/C.1/L.50.

18. La proposition est rejetée par 21 voix contre 6, avec 4 abstentions.

19. Le PRESIDENT invite la Commission à voter sur l'alinéa a) de la proposition du PNUE.

20. L'alinéa a) est rejeté par 19 voix contre 9, avec 2 abstentions.

21. Le PRESIDENT invite la Commission à voter sur l'alinéa b) de la proposition du PNUE.

22. L'alinéa b) est rejeté par 21 voix contre 4, avec 6 abstentions.

23. La proposition dans son ensemble est rejetée.

24. M. FATHALLA (Observateur du Programme des Nations Unies pour l'environnement) demande au Secrétaire exécutif de donner lecture d'une déclaration de l'Organisation maritime internationale (OMI) concernant l'article 9 du projet de Convention. Cette déclaration lui a été remise pour qu'elle soit présentée à la Conférence et reflétée dans le rapport de celle-ci.

25. M. BERGSTEN (Secrétaire exécutif) donne lecture de la déclaration. Il y est relevé que conformément au chapitre VII de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS, 1974), le transport de marchandises dangereuses par mer n'est autorisé que si les dispositions prévues dans cette Convention pour le traitement desdites marchandises sont rigoureusement respectées; comme la Convention SOLAS a été ratifiée par 111 Etats, les dispositions en question ont force exécutoire dans le monde entier; et les prescriptions minimales

pour le transport des marchandises dangereuses par tous les modes de transport contenues dans les recommandations de l'ONU préparées par le Comité d'experts de l'ONU en matière de transport des marchandises dangereuses sont elles aussi universellement acceptées. Il est ajouté dans la déclaration qu'aucun exploitant ne peut être tenu, au regard de ces éléments, de prendre en garde des marchandises dangereuses qui n'ont pas été dûment accompagnées des documents voulus, marquées, emballées et étiquetées; dans le cas des marchandises dangereuses, les précautions à prendre interviennent essentiellement au moment où l'exploitant prend en charge les marchandises; les précautions à ce stade sont décisives pour déterminer la responsabilité de l'exploitant ou une éventuelle exonération de ladite responsabilité; le texte préliminaire du projet d'article 9 ne semble pas refléter cette situation; et comme cet article semble, par ailleurs, se référer essentiellement aux marchandises dangereuses qui sont emballées, il devrait peut-être être modifié par la Commission pour inclure la manutention par l'exploitant de marchandises et de substances dangereuses en vrac.

26. Il est noté ensuite dans la déclaration que bien que le projet de Convention cerne la responsabilité sur la base de la détérioration des marchandises, les mesures de précaution à prendre pour les marchandises dangereuses sont nécessairement en rapport avec les dommages causés par les marchandises non seulement "pour les personnes et pour les biens", comme le spécifie le projet de Convention, mais également pour l'environnement; et si l'OMI se préoccupe essentiellement de la pollution provenant des navires, le problème important de la prévention de la pollution du milieu marin à partir de sources terrestres fait souvent l'objet de consultations entre l'OMI et le PNUE. En conclusion de la déclaration, il est dit qu'il conviendrait à cet égard de prendre en compte la nécessité pour l'exploitant de prendre des précautions d'urgence pour éviter non seulement les dommages pour les personnes ou pour les biens, mais aussi les dommages pour l'environnement qui pourraient résulter de l'immersion de substances dangereuses, par exemple s'il se produit des fuites après que l'exploitant a pris en garde ces substances.

27. M. RUSTAND (Suède), expliquant son vote, rappelle que sa délégation a appuyé non pas la proposition à l'examen sur le fond, mais le droit pour l'observateur du PNUE de la présenter.

28. Le PRESIDENT dit que l'article 9 a été approuvé sans modification, sous réserve de la décision que pourra prendre le Comité de rédaction concernant la proposition de l'Espagne (A/CONF.152/C.1/L.21).

29. L'article 9, tel qu'il a été formulé par la CNUDCI, est renvoyé au Comité de rédaction avec cette réserve.

Article 10 (A/CONF.152/C.1/L.15, L.16, L.54)

30. M. SCHROCK (Allemagne) présente la première partie de la proposition de sa délégation publiée sous la cote A/CONF.152/C.1/L.16, concernant la première phrase de l'article 10-1. Il fait observer que le Gouvernement japonais a formulé une suggestion similaire au paragraphe 3 de ses observations écrites sur le projet de Convention (A/CONF.152/7). L'article 10-1 accorde à l'exploitant un droit de rétention sur les marchandises pendant la période durant laquelle il en est responsable. A sa vingt-deuxième session, la CNUDCI a adopté une proposition qui accorde en fait à l'exploitant un droit de rétention sur les marchandises pour le coût des services rendus après que la période durant laquelle il en est responsable, telle qu'elle est définie à l'article 3, a pris fin. Cette décision est exposée en détail au paragraphe 126 du rapport de la CNUDCI sur les travaux de sa vingt-deuxième session (A/44/17), selon lequel la proposition a été acceptée et renvoyée au groupe de rédaction. La première partie de la proposition allemande reprend la teneur de cette décision à laquelle le groupe de rédaction n'a pas donné suite, comme la CNUDCI l'a noté au paragraphe 207 de son rapport. La délégation allemande estime que la Conférence devrait donner effet à la décision et modifier le projet de Convention en conséquence.

31. M. OCHIAI (Japon) est favorable au libellé proposé par l'Allemagne pour l'article 10-1.

32. M. RUSTAND (Suède) déclare que la décision en question a été prise en réponse à une proposition présentée par les délégations de la Finlande et de la Suède. Au paragraphe 9 de ses observations écrites concernant le projet de Convention (A/CONF.152/7/Add.1), la Suède signale aussi que le projet de Convention ne tient pas compte de cette décision. La Commission devrait donc examiner l'article 10-1 tel que la délégation allemande propose de le modifier.

33. Mme SISULA-TULOKAS (Finlande), M. TARKO (Autriche) et M. HORNBY (Canada) sont favorables au libellé proposé par l'Allemagne pour l'article 10-1.

34. Le PRESIDENT dit que la proposition vise à couvrir la période marginale pendant laquelle l'exploitant n'est plus responsable des marchandises mais les détient toujours. Les frais d'entreposage, par exemple, peuvent continuer à courir lorsque la personne habilitée à recevoir les marchandises ne les a pas enlevées à la date prévue.

35. M. FILIPOVIC (Yougoslavie) dit que, dans la législation yougoslave, il ne peut y avoir droit de rétention que si les marchandises sont encore détenues par l'exploitant. Il faudrait donc préciser qu'en ajoutant l'expression "ou après", on entend viser une période pendant laquelle l'exploitant doit encore avoir la garde des marchandises.

36. Selon M. SCHROCK (Allemagne), un droit de rétention implique que les marchandises sont détenues par l'exploitant. Il hésiterait à introduire la notion de "garde" étant donné que la Convention repose sur le principe général de "prise en charge". Personnellement, il préférerait que l'article 10-1 soit plus étroitement lié à l'article 3, lien qui est implicite dans les conclusions auxquelles est parvenue la CNUDCI sur ce sujet à sa vingt-deuxième session.

37. M. SAFARIAN NEMATABAD (République islamique d'Iran) préfère le libellé du projet de la CNUDCI. Les mots "ou après" pourraient impliquer que le droit de rétention n'est pas limité dans le temps. L'exploitant pourrait conclure un contrat distinct concernant les coûts encourus après que les marchandises ont été placées à la disposition de la personne habilitée à les recevoir.

38. M. ROJANAPHRUK (Thaïlande) pense, comme le représentant de la Yougoslavie, que le droit de rétention n'a rien à voir avec la période pendant laquelle l'exploitant est responsable des marchandises. La proposition allemande vise à couvrir toute la période pendant laquelle l'exploitant a la garde des marchandises, mais c'est déjà le cas de la phrase telle qu'elle est libellée actuellement car il ne peut pas y avoir de droit de rétention s'il n'y a pas de marchandises à retenir. M. Rojanaphruk propose que la première phrase de l'article 10-1 s'achève sur les mots "en ce qui concerne les marchandises".

39. M. SOLIMAN (Egypte) fait observer qu'au titre de l'article 10-1 du texte rédigé par la CNUDCI, l'exploitant ne jouirait d'aucune priorité particulière dans l'exercice de son droit sur les marchandises. Il soutient donc l'amendement proposé qui renforcerait le droit de rétention de l'exploitant.

40. M. AL-ZABEN (Arabie saoudite) ne s'opposera pas à ce que les mots "ou après" soient ajoutés à la première phrase de l'article 10-1. Cependant, conformément à l'article 3, l'exploitant est responsable des marchandises à partir du moment où il les a prises en garde et jusqu'au moment où il les remet au client. Qui serait responsable si les marchandises subissaient un dommage par la suite ?

41. M. SULEIMAN (Nigéria) se félicite du renforcement du droit de rétention de l'exploitant que prévoit la proposition allemande.

42. M. LEBEDEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) hésite à accepter l'amendement proposé. L'adjonction des mots "ou après" pourrait entraîner un déséquilibre entre les droits et les obligations respectifs des parties aux termes de la Convention. La période ainsi prolongée n'est pas définie; il pourrait s'agir d'une semaine, d'une année ou même plus. En outre, la période au cours de laquelle l'exploitant est responsable des marchandises est celle qui est définie à l'article 3; elle prend fin lorsqu'il les met à la disposition du client. Toutefois, conformément à l'article 10, il pourrait conserver les marchandises au-delà de ce moment. Le terme "rétention" pourrait avoir des significations différentes selon les législations; il pourrait être interprété comme signifiant soit que les marchandises peuvent être détenues dans le même endroit, soit qu'elles peuvent être détenues là où elles se trouvent. De plus, l'adjonction des mots "ou après" dans la première phrase pourrait créer un conflit avec la deuxième phrase du même paragraphe qui parle des arrangements contractuels "élargissant" les sûretés de l'exploitant sur les marchandises. Ce terme aussi pourrait induire en erreur si, comme c'est le cas en russe, il implique un "élargissement" dans le temps. En somme, M. Lebedev pense que l'amendement proposé n'améliorerait pas dans la pratique la relation entre l'exploitant et le client. Certes, cet amendement vise à faciliter les opérations de transport après l'expiration de la période au cours de laquelle l'exploitant est responsable des marchandises, mais il n'apparaît pas clairement si la relation contractuelle entre l'exploitant et le client se poursuivrait une fois que les marchandises ne sont plus sous la garde de l'exploitant.

43. M. RUSTAND (Suède) se déclare surpris des objections soulevées par la proposition allemande concernant l'article 10-1 étant donné qu'il ne s'agit pas d'un véritable amendement au texte publié dans le document A/CONF.152/5, mais d'une simple correction de son libellé destinée à l'aligner sur le texte approuvé par la CNUDCI en 1989. Le problème réside peut-être dans le libellé de l'article 3 qui stipule que la responsabilité de l'exploitant prend fin au moment où il remet les marchandises au client, ou encore au moment où il les met à sa disposition. Le droit de rétention doit bien entendu prendre fin soit lorsque le client paie sa dette à l'exploitant, soit lorsque celui-ci vend les marchandises comme l'y autorise la loi interne applicable. Mais il ne serait pas juste que l'exploitant soit obligé de remettre les marchandises au client lorsqu'il vient en prendre livraison, sans compensation pour les frais supplémentaires encourus à cause d'un retard imputable à ce dernier.

44. Le PRÉSIDENT dit que dans la législation française, le droit de rétention couvre tous les coûts encourus pour l'entreposage des marchandises.

45. M. WOOLLEY (Institut des loueurs internationaux de conteneurs), prenant la parole sur l'invitation du Président, demande au représentant de l'Allemagne si la législation nationale serait applicable au devoir de conservation qu'impliquent les services exécutés après la fin de la période de responsabilité de l'exploitant.

46. M. SCHROCK (Allemagne) répond par l'affirmative.

47. M. RAO (Inde) estime que la proposition de l'Allemagne relative à l'article 10-1 est acceptable et il pourra l'appuyer. Dans le système juridique indien, le principe se trouve dans le contrat de dépôt : si le dépositaire exécute des services liés à ses obligations en ce qui concerne les marchandises déposées, il est habilité, en l'absence de dispositions contractuelles contraires, à les retenir jusqu'à ce qu'il ait été dûment remboursé de la valeur de ces services. Si on estime que la proposition n'est pas tout à fait complète, une disposition pourrait être ajoutée prévoyant que le droit de rétention cesse lorsque l'exploitant a été remboursé du montant des coûts et des créances. Cela reviendrait à exprimer une idée qui est déjà implicite dans la proposition d'amendement.

48. M. SCHROCK (Allemagne) trouve que le texte de l'amendement est suffisamment clair tel qu'il est rédigé.

49. Le PRESIDENT estime que la suggestion du représentant de l'Inde apporterait une précision utile et qu'elle pourrait être ajoutée par le Comité de rédaction. Il met aux voix la proposition de l'Allemagne relative à l'article 10-1 (A/CONF.152/C.1/L.16).

50. La proposition est adoptée par 21 voix contre 7, avec 8 abstentions.

51. M. SCHROCK (Allemagne) présente la proposition contenue dans le document A/CONF.152/C.1/L.16 visant à supprimer le paragraphe 3 de l'article 10 et il souligne que le paragraphe 1 et le paragraphe 3 de l'article traitent de sujets différents. Le paragraphe 1 expose la notion d'un droit de rétention sur les marchandises, droit qui ne permet pas nécessairement au détenteur de les vendre à moins que la législation nationale n'en dispose autrement. La première phrase du paragraphe 3 énonce une règle de conflit de lois selon laquelle le droit de vendre les marchandises est régi par la loi de l'endroit où se trouvent ces marchandises; telle est du moins l'interprétation donnée par les membres de la délégation des Etats-Unis dans un article publié en octobre 1990 dans le Journal of Maritime Law and Commerce. Au cours des travaux préparatoires de la Conférence, il a été admis que des conflits possibles entre le droit de vendre et un droit de propriété appartenant à des tiers sur les marchandises ne serait pas traité dans la Convention. Cependant, la deuxième phrase du paragraphe 3 exclut le droit de vendre des conteneurs, des palettes, ou articles similaires de transport ou d'emballage, écartant ainsi apparemment la règle de conflit. Il en résulte que le paragraphe tout entier est quelque peu obscur. Si l'on interprète littéralement la deuxième phrase, la règle de conflit dans la première phrase ne s'appliquerait pas, donnant lieu à la place à l'application des principes généraux du droit international privé.

52. Le Gouvernement allemand éprouve quelques réticences à diviser la règle de conflit selon les différentes catégories de marchandises. Dans la première phrase du texte, une règle unifiée de conflit est établie pour des biens meubles en général, mais elle est immédiatement suivie d'une disposition impliquant que les conteneurs sont traités selon la loi nationale applicable. Il vaudrait mieux ne pas inclure dans le projet de Convention des dispositions concernant les droits de propriété de tierces parties sur les marchandises. Toutes les questions relatives à la vente de marchandises et aux droits des tierces parties sur les marchandises devraient être réglées par la loi nationale applicable, conformément aux principes généraux du droit international privé.

53. M. TARKO (Autriche) est favorable à la suppression du paragraphe 3. La première phrase du paragraphe n'apporte pas grand chose; elle expose simplement une règle de conflit sans aucun effort d'unification, alors que l'objet de la Convention est d'unifier le droit en la matière. Une simple référence à la loi de l'Etat sur le territoire duquel se trouvent les marchandises n'ajoute rien et la phrase peut parfaitement être supprimée. Quant à la seconde phrase, on ne voit pas bien ce qui pourrait arriver aux conteneurs, palettes et autres articles de transport ou d'emballage. L'exploitant est-il habilité à les vendre? La réponse à cette question appartient-elle à la loi nationale et, dans ce cas, quelle loi nationale? Si la Commission décide de supprimer le paragraphe 3, elle doit aussi supprimer le paragraphe 4; sans le paragraphe relatif au droit de vendre les marchandises, il n'est pas nécessaire de stipuler comment ce droit doit être exercé.

54. M. SULEIMAN (Nigéria) appuie la proposition visant à supprimer le paragraphe 3, à condition que la Convention garantisse le droit de l'exploitant de vendre tout ou partie des marchandises pour se défrayer de ses dépenses.

55. M. FILIPOVIC (Yougoslavie) appuie lui aussi la proposition de l'Allemagne visant à supprimer le paragraphe 3 pour les raisons données par l'auteur de la proposition.

56. M. WOOLLEY (Institut des loueurs internationaux de conteneurs), prenant la parole sur l'invitation du Président, dit que la proposition de l'Allemagne n'aurait pas d'effet matériel sur le secteur d'activité qu'il représente. A l'intention de ceux qui ne sont pas familiarisés avec le louage international de conteneurs, il serait utile d'expliquer comment la question s'est posée au sujet de cette disposition.

57. L'Institut des loueurs internationaux de conteneurs est l'association professionnelle de l'industrie de louage international de conteneurs, et ses commentaires sur le projet de Convention figurent dans le document A/CONF.152/7. Pour comprendre comment l'exception concernant les conteneurs, les palettes ou articles similaires a été inscrite au paragraphe 3 de l'article 10, il faut savoir quelque chose des relations commerciales en cause. Il existe 6,2 millions d'unités de conteneurs d'un équivalent de 20 pieds dans le monde, portant en permanence la marque du propriétaire qui est enregistré auprès du Bureau international des conteneurs; en outre, chaque conteneur a un numéro particulier. Les conteneurs sont des moyens permanents de transport d'une durée de vie de 7 à 15 ans. Ils ne sont pas des marchandises au sens général du terme, ils sont régis par la Convention douanière sur les conteneurs qui permet aux conteneurs d'entrer dans un pays comme un instrument du commerce international sans paiement de droit de douane. La moitié des conteneurs dans le monde appartiennent à des sociétés de louage, l'autre moitié à des compagnies maritimes; ceux qui appartiennent à des sociétés de louage sont loués à des compagnies maritimes et utilisés par elles. Ils sont loués pour des périodes bien plus courtes que leur durée de vie utile, c'est-à-dire de deux mois à cinq ans. Lorsqu'ils sont loués à des compagnies maritimes, la société de louage ne sait pas où se trouvent les conteneurs. Lorsque le conteneur fait l'objet d'un louage, il sort d'un dépôt où il a été emmagasiné; lorsqu'il est rendu à la compagnie de louage, il est remis au dépôt. Il existe approximativement 1 000 dépôts dans le monde, et les relations entre les dépôts et les sociétés de louage et entre les dépôts et les compagnies maritimes sont réglées par contrat. Une des préoccupations de l'Institut est que, si on n'y veille pas de très près, les dépôts pourraient être considérés comme des terminaux.

58. Son principal souci, cependant, est la faillite d'une compagnie maritime qui laisse les conteneurs dans un terminal. L'Institut ne considère pas que l'exploitant du terminal est habilité à vendre les conteneurs appartenant à la société de louage et il croit qu'en vertu des lois de nombreux pays représentés à la Conférence, l'exploitant du terminal a le droit de rétention, mais que ce droit ne comporte pas nécessairement le droit de vendre. Dans certaines circonstances, ce droit de vente peut être reconnu, mais seulement sur décision du tribunal. La proposition de l'Allemagne visant à supprimer le paragraphe 3 de l'article 10 reviendrait, de l'avis de M. Woolley, à renvoyer la question au paragraphe 1 qui donne à l'exploitant le droit de rétention des marchandises, c'est-à-dire les conteneurs, avec les autres marchandises qu'ils contiennent. La loi nationale s'appliquerait alors pour décider de la nature de ce droit de rétention. Tandis que, dans bien des pays, ceci est parfaitement clair, aux Etats-Unis la situation est plus confuse. Par conséquent, l'Institut est favorable au maintien du paragraphe 3. Ceci permettrait d'intenter une action ou de faire droit à une réclamation en vendant, dans la mesure permise par la loi nationale, des marchandises à l'exception des conteneurs, des palettes ou articles similaires. Les praticiens du droit verraient donc clairement ce que l'on entend par droit de rétention. En l'absence de cette disposition, les praticiens du droit dans des pays comme les Etats-Unis se demanderaient probablement ce que l'on entend par droit de rétention. Il en résulterait une situation des plus confuses. Actuellement, il y a sans doute des juridictions aux Etats-Unis qui reconnaissent le droit de vente et d'autres qui ne le reconnaissent pas. M. Woolley n'a pas connaissance de décisions qui confèreraient un droit de vente, mais il en est qui l'interdisent.

59. M. SAFARIAN NEMATABAD (République islamique d'Iran) appuie la proposition allemande de suppression du paragraphe 3.

60. M. ZHAO Chengbi (Chine) dit que, pour sa délégation, le droit de rétention de l'exploitant et son droit de vente sont des notions juridiques tout à fait différentes mais qu'elles doivent être reliées à un certain niveau. Si l'exploitant ne jouit que du droit de rétention et n'a pas le droit de vente, il ne pourra pas bénéficier de l'indemnisation qui lui est due. Une telle situation placerait les exploitants face à des difficultés considérables, qui pourraient même aboutir à des faillites. Les textes régissant le droit de rétention varient considérablement d'un pays à l'autre et le projet de Convention a pour objet de régler de tels conflits de loi et d'uniformiser jusqu'à un certain point la question. Le texte actuel tient compte des droits et des intérêts de l'exploitant et des différences qui existent entre les lois nationales. La délégation chinoise n'est donc pas en mesure d'appuyer la proposition allemande de suppression du paragraphe 3.

61. M. ROMAN (Belgique) dit que sa délégation comprend très bien les raisons qui motivent cette proposition mais, étant donné que la Convention a pour vocation d'être appliquée dans le monde entier, il est préférable de conserver le paragraphe 3 qui apporte des éclaircissements.

62. Pour M. RUSTAND (Suède), la Convention n'a qu'un effet d'unification très restreint en ce qui concerne le droit de vente des marchandises en renvoyant à la loi nationale applicable. La délégation suédoise aurait préféré que la Convention contienne des dispositions à vocation unificatrice, mais est consciente qu'il est impossible de les insérer dans le texte à ce stade avancé des travaux. La deuxième phrase du paragraphe 3 ne pose aucun problème à la Suède car ses propres lois régissent cette question de manière satisfaisante. Toutefois, la Suède estime que, d'un point de vue strictement logique et juridique, l'ensemble du paragraphe 3 pourrait utilement être supprimé et, par voie de conséquence, le paragraphe 4 également.

63. M. ABASCAL (Mexique) dit que sa délégation préfère conserver en l'état le texte établi par la CNUDCI et ne pense pas que la première phrase du paragraphe 3 n'ajoute rien à la Convention. La référence à la loi de l'Etat où les marchandises sont situées est une stipulation expresse et importante qui contribue à promouvoir l'uniformisation, ce qui est un objectif particulièrement utile en raison des différences existant entre les droits internes, comme l'a montré le débat. Autre raison avancée en faveur du maintien de cette phrase par le représentant de l'Institut des loueurs internationaux de conteneurs (IICL), est que la Convention serait ainsi plus universellement acceptable. Enfin, le paragraphe énonce expressément que l'exploitant a le droit de vendre les marchandises, même si ce droit est soumis à la loi de l'Etat où les marchandises se trouvent. La Convention serait ainsi plus intéressante pour les exploitants de terminaux car elle garantirait leurs droits plus vigoureusement.

64. M. NAOR (Israël) appuie la proposition allemande de suppression du paragraphe 3 de l'article 10. Sa délégation considère que le paragraphe 4 doit lui aussi être supprimé et souhaite connaître l'opinion de l'Allemagne sur ce point.

65. Mme ZAWITOSKI (Etats-Unis d'Amérique) dit que sa délégation ne peut pas appuyer la proposition de l'Allemagne de suppression du paragraphe 3 pour les raisons qu'ont indiquées les représentants de la Chine, du Mexique et de l'IICL. D'après les Etats-Unis d'Amérique, la première phrase du paragraphe ajoute effectivement quelque chose à la Convention, parce que dans ce pays il existe au moins 50 lois différentes qui régissent le droit de l'exploitant de vendre les marchandises qu'il a retenues. Aussi la délégation américaine estime-t-elle que le poids d'une clause d'instrument international est nécessaire si on veut pouvoir uniformiser les lois américaines, sans parler de l'uniformisation à l'échelle mondiale.

66. M. FILIPOVIC (Yougoslavie) dit que le problème se situe en fait dans l'énonciation d'une règle de conflit de lois au paragraphe 3, parce que s'il ressort de la Convention que pour le droit de vente la loi applicable est de peu d'importance, alors la loi nationale s'appliquera et ne sera pas affectée par l'instrument international. Lorsqu'il y a droit de vente, la question la plus importante qui se pose est celle de la manière dont les marchandises doivent être vendues,

soit en privé, soit en public. Ces questions ne pouvant pas être régies par la Convention, la suppression du paragraphe 3 éliminerait la règle de conflit de lois; cela ne contribuerait pas à l'introduction d'un droit de vente dans la loi nationale.

67. M. SCHROCK (Allemagne) dit que la deuxième phrase du paragraphe 3 n'est pas le reflet d'une déclaration qu'il a faite dans un article au Journal of Maritime Law and Commerce auquel il a fait allusion précédemment, à savoir que la CNUDCI avait accepté que les conteneurs déjà désignés comme étant la propriété de loueurs tiers ne puissent pas être vendus. En réalité, cette phrase énonce simplement que la phrase précédente ne s'applique pas.

68. Avant que la Commission ne vote sur la proposition de sa délégation pour le paragraphe 3 de l'article 10, M. Schrock aimerait savoir sur quel principe la Commission doit voter : sur l'exclusion uniforme du droit de vente pour les conteneurs ou sur la question de savoir si, en ce qui concerne les conteneurs, les règles générales de conflit de lois devaient s'appliquer et, en ce qui concerne tout autre bien mobilier, la règle unifiée de conflit de lois, qui fait état de l'endroit où se trouvent les marchandises, devait s'appliquer.

69. Le PRESIDENT dit qu'il ressort clairement de la genèse du paragraphe 3 de l'article 10 que cette disposition énonce une règle de droit unifiée; de fait, à la première phrase on trouve une règle générale affirmant le droit de l'exploitant de vendre les marchandises sur lesquelles il a déjà exercé son droit de rétention. Cette disposition ne peut donc pas être interprétée comme une règle de conflit de lois. Le Président doute qu'un Etat quelconque représenté à la Conférence souhaite que l'exploitant, ayant exercé son droit de rétention sur les marchandises, ne puisse pas exercer un droit de vente des marchandises et, partant, souhaite que le texte existant soit supprimé. Si la référence à la loi de l'Etat où les marchandises se trouvent n'est pas strictement nécessaire, on peut la supprimer.

70. M. ABASCAL (Mexique) dit que sa délégation ne peut pas accepter la suppression de cette référence, parce que cela placerait la Convention en stricte opposition avec certaines dispositions constitutionnelles de l'Etat mexicain.

71. M. RUSTAND (Suède) dit que dans le cas d'un Etat fédéral composé de 50 Etats, la référence à la loi applicable ne peut pas avoir d'effet unificateur.

72. M. ZHAO Chengbi (Chine) dit que si la Convention énonçait clairement que l'exploitant a le droit de vente, elle aurait un très net effet unificateur sur les lois nationales. Si la Commission vote contre la proposition allemande de suppression du paragraphe 3, le texte de la CNUDCI devra être très nettement modifié. M. Zhao Chengbi estime, comme l'a suggéré le Président, que la Commission devrait se pencher sur le point de savoir s'il convient de conserver la référence à la loi de l'Etat où se trouvent les marchandises.

73. Mme ZAWITOSKI (Etats-Unis d'Amérique) dit que sa délégation estime, comme le Président, que si le paragraphe 3 était maintenu, le membre de phrase "dans la mesure où il y est autorisé par la loi de l'Etat où se trouvent les marchandises" pourrait être supprimé.

74. M. SCHROCK (Allemagne) estime qu'il a pas été répondu complètement à sa question concernant l'interprétation de la deuxième phrase. En tant que magistrat, il estime que tout magistrat qui doit trancher une affaire sur la base du texte de cette seule phrase, sans la moindre référence à son élaboration, aurait du mal à en interpréter la première partie.

75. M. MESCHERYAK (République socialiste soviétique d'Ukraine) dit que la proposition allemande présente certainement des points positifs et mérite d'être examinée attentivement. Toutefois, les problèmes qu'elle soulève pourraient être résolus si le texte du paragraphe était rédigé de manière plus explicite, même si la délégation ukrainienne estime que sous sa forme actuelle il est suffisamment souple et équilibré.

76. M. SAFARIAN NEMATABAD (République islamique d'Iran) dit que si le paragraphe 3 était supprimé, la vente des marchandises retenues ne serait pas possible parce qu'elle ne serait pas mentionnée. Il serait donc logique de supprimer le paragraphe 4, qui découle de l'idée qu'énonce le paragraphe 3.

77. Le PRESIDENT invite la Commission à voter sur la proposition allemande de suppression du paragraphe 3 de l'article 10 (A/CONF.152/C.1/L.16).

78. Cette proposition est rejetée par 21 voix contre 9, avec 3 abstentions.

79. Le PRESIDENT dit que la Commission peut maintenant se prononcer sur le point de savoir s'il convient de modifier le paragraphe 3; les délégations pourront envisager la possibilité de supprimer le membre de phrase "dans la mesure où il y est autorisé par la loi d'Etat où se trouvent les marchandises", bien qu'il ait conscience que cela risque d'entraîner de sérieuses difficultés pour certains Etats, dont le Mexique.

80. M. SCHROCK (Allemagne) soulevant un point d'ordre, demande que tout amendement au paragraphe 3 soit distribué par écrit avant de pouvoir être examiné.

La séance est levée à 17 h 35.

13ème séance
jeudi 11 avril 1991, à 9 h 30

Président : M. BERAUDO (France)

A/CONF.152/C.1/SR.13

EXAMEN DES ARTICLES PREMIER A 16 ET 20 DU PROJET DE CONVENTION SUR LA RESPONSABILITE DES EXPLOITANTS DE TERMINAUX DE TRANSPORT DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL (point 3 de l'ordre du jour) (suite) (A/CONF.152/5, 6, 7 et Add.1 et 2)

Article 10 (suite) (A/CONF.152/C.1/L.15, L.54)

1. Le PRESIDENT, se référant au débat qui s'est déroulé à la fin de la séance précédente sur le paragraphe 3 de l'article 10 et, en particulier, sur le membre de phrase relatif à la loi de l'Etat où se trouvent les marchandises, dit que même si une telle référence à la loi locale ne va pas dans le sens de l'uniformité juridique que la Convention s'efforce d'instaurer, sa suppression poserait des problèmes constitutionnels pour certains Etats. D'autres Etats, en revanche, même s'ils peuvent considérer ce membre de phrase comme un ajout non nécessaire, ne le jugent pas du moins comme véritablement mauvais. Au vu de ces circonstances, le Président souhaite clore le débat sur la question.
2. M. OCHIAI (Japon) dit qu'il souscrit entièrement au point de vue exprimé par le Président. En supprimant le membre de phrase "dans la mesure où il y est autorisé par la loi de l'Etat où se trouvent les marchandises", on pourrait permettre une interprétation du texte selon laquelle l'exploitant serait autorisé à exercer le droit de vendre les marchandises sans condition, ce que beaucoup d'Etats considéreraient comme dangereux.
3. M. OURZIK (Maroc), présentant la proposition de sa délégation concernant le paragraphe 3 de l'article 10 (A/CONF.152/C.1/L.54), dit que son objet est de clarifier un point qui n'a pas été précisé dans d'autres dispositions de la Convention, à savoir le statut juridique des conteneurs vides dans un terminal de transport, qui devraient être considérés comme des marchandises aux termes de la Convention.
4. Le PRESIDENT dit que le paragraphe 3 de l'article 10, sous sa forme actuelle, permet à l'exploitant de vendre les conteneurs seulement en cas de créances nées du chef de réparations ou améliorations qu'il y a effectuées. Le Président croit comprendre que la proposition tend à considérer les conteneurs vides comme des marchandises, avec le résultat que l'exploitant pourra exercer son droit de rétention sur eux.
5. M. OURZIK (Maroc) confirme cette interprétation.
6. M. WOOLLEY (Institut des loueurs internationaux de conteneurs), s'exprimant sur l'invitation du Président, dit que la proposition marocaine serait très difficile à accepter pour deux raisons. Premièrement, à son avis, le droit de vendre les conteneurs, qu'ils soient vides ou pleins, ne devrait pas exister dans la mesure où ceux-ci appartiennent à une partie qui n'est pas impliquée dans la créance. Deuxièmement, l'assimilation des conteneurs vides aux marchandises aux fins de la Convention poserait des problèmes. Il existe dans le monde un bon millier d'entrepôts industriels où les conteneurs vides sont habituellement stockés. Si les conteneurs vides sont définis comme étant des marchandises, il existera un risque réel que ces entrepôts soient traités comme des terminaux de conteneurs. A l'heure actuelle, les relations entre ces entrepôts et les compagnies de location et les compagnies maritimes sont fondées sur des arrangements contractuels.
7. M. ZHAO Chengbi (Chine) dit que le fait de considérer les conteneurs vides comme des marchandises pourrait poser de nombreux problèmes affectant non seulement le client, mais aussi les intérêts des tierces parties. Il ne se sent donc pas en mesure de souscrire à cette proposition.
8. M. LARSEN (Etats-Unis d'Amérique) dit qu'il ne peut pas souscrire lui non plus à la proposition, pour les mêmes raisons que le représentant de la Chine.
9. M. OURZIK (Maroc) est bien conscient que le problème des tierces parties est en cause, mais il se demande comment l'exploitant pourra être remboursé de ses frais si les conteneurs ne sont pas réclamés par le propriétaire ou par la personne habilitée à en prendre livraison. M. Ourzik comprend fort bien la position de l'Institut des loueurs internationaux de conteneurs. Même si sa délégation aurait souhaité clarifier une situation que ne couvre pas la Convention, elle n'insistera pas pour que la question soit mise aux voix.
10. M. Ourzik, présentant la proposition de sa délégation concernant le paragraphe 4 de l'article 10, dit que son but est de ménager à l'exploitant la possibilité de choisir l'une des trois personnes vis-à-vis de laquelle il doit déployer "des efforts raisonnables pour aviser de son intention" de vendre les marchandises, plutôt que de l'obliger à les aviser toutes les trois, à savoir le propriétaire des marchandises, la personne dont il les a reçues et la personne habilitée à en prendre livraison, comme le stipule actuellement le texte.
11. M. MORAN (Espagne) pense que la proposition marocaine pourrait nuire aux droits du propriétaire des marchandises, dans la mesure où il n'y aura pas d'obligation d'aviser celui-ci. Le texte actuel stipule à juste titre que des "efforts raisonnables" doivent être déployés pour l'aviser; ceci peut signifier, par exemple, l'envoi d'un message par télécopie. M. Moran ne se sent pas en mesure d'appuyer la proposition marocaine.

12. M. LEBEDEV (Union des Républiques socialistes soviétiques), relevant qu'aux termes du texte actuel l'exploitant doit aviser les trois personnes, dit qu'on pourrait en déduire que si l'une de ces trois personnes n'était pas avisée, l'exploitant ne pourrait pas vendre les marchandises parce qu'il ne se serait pas acquitté de toutes les responsabilités qui lui incombent au regard de la Convention. Mais dans la pratique, cette situation ne serait pas acceptable et, dans tous les cas, une telle interprétation du paragraphe 4 ne serait pas appropriée, puisque celui-ci ne prévoit que des "efforts raisonnables". Si par exemple l'exploitant ne connaît pas l'adresse d'une, voire de deux personnes concernées, mais avise la troisième personne, ceci constituera de sa part un effort raisonnable pour aviser de son intention et l'exploitant sera alors autorisé à vendre les marchandises. En d'autres termes, une telle possibilité existe déjà dans le texte même de la disposition tel qu'il se présente. Il n'y a donc pas lieu de modifier le texte actuel.

13. M. SAFARIAN NEMATABAD (République islamique d'Iran) convient avec le représentant de l'Espagne qu'il serait préférable de conserver le texte actuel du paragraphe 4.

14. M. TARKO (Autriche) dit que la vente des marchandises serait une solution draconienne. L'exploitant doit donc en aviser toutes les personnes concernées. A son avis, les mots "efforts raisonnables" sont une formulation flexible et satisfaisante. Si l'adresse d'une personne n'est pas connue, des "efforts raisonnables" pour contacter cette personne suffiront.

15. M. SCHROCK (Allemagne) souscrit entièrement aux observations du représentant de l'Autriche. En substance, le paragraphe 3 de l'article 10 fait du droit de rétention un privilège ayant pour effet juridique que l'exploitant pourra probablement vendre les marchandises même si elles n'appartiennent pas à son client. En conséquence, l'exploitant doit faire au moins des efforts raisonnables pour aviser le propriétaire réel des marchandises. Pour les articles précieux, par exemple, il est indispensable que leur propriétaire soit avisé en cas de vente imminente.

16. Le PRESIDENT invite la Commission à voter sur la proposition marocaine concernant le paragraphe 4 de l'article 10 (A/CONF.152/C.1/L.54).

17. La proposition est rejetée par 21 voix contre 2, avec 6 abstentions.

18. Mme ZAWITOSKI (Etats-Unis d'Amérique), présentant l'amendement des Etats-Unis à l'article 10 (A/CONF.152/C.1/L.15), souligne que cette proposition accorderait à l'exploitant une sûreté sur les marchandises non réclamées ou abandonnées pour les frais et les créances exigibles. Cette proposition vise à régler la question du temps que l'exploitant doit attendre avant de pouvoir exercer son droit sur ces marchandises et entamer le processus de notification et de vente mentionné aux paragraphes 3 et 4 de l'article 10. Elle tente de fixer une période uniforme après laquelle les marchandises peuvent être considérées comme abandonnées. En l'absence d'une telle disposition, cette période dépendrait de la législation nationale et locale et varierait considérablement d'un Etat à l'autre. Une telle disposition permettrait une plus grande certitude et définirait de manière uniforme le moment où les marchandises pourraient être considérées comme abandonnées afin que l'exploitant puisse exercer son droit sur ces marchandises. Bien que la délégation des Etats-Unis ait proposé d'ajouter un nouveau paragraphe 5 et de placer la deuxième phrase du paragraphe 3 dans un nouveau paragraphe 6, Mme Zawitoski espère que le vote sur la question portera surtout sur le principe qui étaye la proposition. Si celui-ci est accepté, on pourrait laisser au Comité de rédaction le soin d'améliorer le libellé et de décider du meilleur endroit où placer le texte modifié dans l'article 10.

19. M. ROMAN (Belgique), faisant observer que sa délégation a présenté une proposition similaire concernant la période pendant laquelle l'exploitant est responsable des marchandises au titre de l'article 3, appuie sans réserve la proposition des Etats-Unis.

20. M. TARKO (Autriche) n'est pas sûr des conséquences qu'aurait le nouveau paragraphe 5 proposé. Comme l'a expliqué la représentante des Etats-Unis, l'exploitant pourrait, après un certain délai, considérer que les marchandises ont été "abandonnées". D'après la législation autrichienne, cela signifierait que les marchandises ont été purement et simplement données à l'exploitant qui pourrait alors en disposer comme bon lui semble. La délégation autrichienne pourrait appuyer la proposition si l'abandon des marchandises n'autorise pas l'exploitant à en disposer comme bon lui semble, mais constitue uniquement la première étape d'un processus conduisant au droit de les vendre.

21. M. ZHAO Chengbi (Chine) juge que la période pendant laquelle l'exploitant est responsable des marchandises et après laquelle il peut les considérer comme étant abandonnées est trop courte et il se demande quel pourrait être un délai raisonnable. La proposition est acceptable en principe mais doit être rédigée plus soigneusement.

22. M. RUSTAND (Suède) dit que, pour sa délégation, la teneur de la proposition américaine découle déjà de l'article 3 étant donné que "mettre à la disposition" de la personne concernée implique déjà qu'il faut aviser cette personne qu'elle peut prendre livraison des marchandises. Si le client ou la personne habilitée à le faire ne prend pas livraison des marchandises, l'exploitant serait autorisé à les vendre. En d'autres termes, la proposition américaine n'apporte rien de neuf, si ce n'est qu'elle précise le délai après lequel les marchandises peuvent être vendues. Selon la délégation suédoise, il n'est pas nécessaire de préciser ce délai car une telle précision ne faciliterait pas les choses; il vaudrait mieux laisser l'exploitant décider en fonction des circonstances. M. Rustand partage l'avis du représentant de l'Autriche, à savoir que la notion "d'abandon" pourrait poser des problèmes. Il peut néanmoins approuver la proposition étant donné que le problème ne lui semble pas fondamental.

23. M. OCHIAI (Japon) dit que les exploitants de terminaux qui sont désavantagés de cette manière devraient être couverts par le droit de vendre les marchandises. En conséquence, sa délégation ne peut pas appuyer la proposition américaine.

24. M. ABASCAL (Mexique) dit qu'il arrive fréquemment que les clients ne réclament pas leurs marchandises et les abandonnent. La proposition des Etats-Unis traite ce problème d'une manière raisonnable et sa délégation y est donc favorable.

25. Mme ZAWITOSKI (Etats-Unis d'Amérique), répondant à une question du PRESIDENT, dit que le délai pourrait être de 90 jours. Sa délégation est toutefois disposée à envisager d'autres possibilités.

26. M. HORNBY (Canada) est favorable à la proposition des Etats-Unis qui, selon elle, ajouterait un élément de certitude à la disposition. Pour ce qui est des observations du représentant de la Suède, il souligne que la période pendant laquelle l'exploitant est responsable, définie à l'article 3, est assez vague.

27. Mme SISULA-TULOKAS (Finlande) remarque que la proposition des Etats-Unis soulèverait plus de problèmes qu'elle n'en résoudrait.

28. Selon M. CHRISTOV (Bulgarie), la proposition des Etats-Unis mérite d'être soutenue.

29. Mme SKOVBY (Danemark) déclare que sa délégation est tout à fait favorable à la proposition des Etats-Unis.

30. M. PAMBOU-TCHIVOUNDA (Gabon) observe que personne n'ignore les problèmes de manque de place qui se posent dans les ports du fait que les clients ne prennent pas livraison des marchandises en temps voulu. Néanmoins, sa délégation n'est pas sûre qu'il convienne d'inclure la proposition américaine dans le projet de Convention. Premièrement, la durée de la période au cours de laquelle l'exploitant est responsable des marchandises n'a pas encore été définie à l'article 3, et il est par conséquent difficile d'indiquer le moment à partir duquel l'exploitant serait autorisé à vendre les marchandises ou à en disposer d'une autre manière. Deuxièmement, il faut aussi tenir compte des niveaux de développement différents auxquels se trouvent les pays prenant part au commerce international. Certains pays, comme les pays sans littoral, sont totalement dépendants d'autres pays, et il leur serait difficile d'accepter une règle fixant obligatoirement un délai après lequel les exploitants de terminaux pourraient vendre les marchandises ou en disposer. Si ces points étaient réglés, la délégation gabonaise pourrait appuyer la proposition des Etats-Unis.

31. M. FRANCONI (Instituto Argentino Uruguayo de Derecho Comercial), prenant la parole sur l'invitation du Président, estime que la Commission ne devrait pas adopter la proposition américaine. Dans la législation nationale qui lui est familière, il existe une distinction nette entre la procédure permettant d'exercer le droit de rétention et celle qui fait suite à un abandon des marchandises. Dans ce dernier cas, il faudrait obtenir une autorisation judiciaire qui déterminerait si le délai exigé pour qu'il y ait eu abandon est effectivement écoulé.

32. M. BONELL (Italie) dit que l'article 3 n'a pas grand-chose à voir avec la question soulevée par la proposition américaine, étant donné qu'il vise à définir la période au cours de laquelle l'exploitant est responsable des marchandises. Cet article cherche à déterminer le délai après lequel l'exploitant de terminal n'est plus responsable des pertes ou dommages subis par les marchandises parce qu'il a rempli son contrat. Cela ne signifie pas que les marchandises seraient alors considérées comme étant abandonnées, mais qu'elles resteraient entreposées au terminal aux risques du client. Si personne ne vient en prendre livraison au terminal, ne prévient ou n'explique pourquoi le client est absent, on pourrait tôt ou tard considérer que le client a abandonné les marchandises. Si ce dernier était empêché par un cas de force majeure de venir au terminal prendre livraison des marchandises et le faisait savoir, le paragraphe 5 proposé par les Etats-Unis ne s'appliquerait jamais.

33. En ce qui concerne le cas où après un certain temps les marchandises sont considérées comme étant abandonnées par le client parce qu'il n'en a pas pris livraison ou n'a pas avisé l'exploitant de terminal, le problème se pose de savoir si la Commission devrait décider de ce qui constitue un délai raisonnable ou si elle devrait laisser aux législations nationales le soin de régler cette question. Il serait préférable de résoudre celle-ci de manière uniforme et M. Bonell estime que la proposition des Etats-Unis pourrait constituer une base utile pour la suite des débats.

34. M. SAFARIAN NEMATABAD (République islamique d'Iran), considérant les difficultés que ce texte créerait pour les pays en développement, sa délégation n'est pas en mesure d'appuyer la proposition des Etats-Unis.

35. M. ROMAN (Belgique) pense qu'une période de 90 jours comme le suggèrent les Etats-Unis est raisonnable. Cependant, dans des circonstances particulières par exemple des conditions météorologiques défavorables, il devrait être possible de prolonger la période entre le moment où les marchandises sont réclamées et celle où il en est pris livraison. Cependant, la délégation belge ne peut accepter que les marchandises puissent rester indéfiniment dans le terminal, même aux risques du client.

36. M. ZHAO Chengbi (Chine) pense que la proposition des Etats-Unis a été conçue pour résoudre un grave problème. La question essentielle est le nombre de jours qui peuvent s'écouler après qu'avis a été donné pour que les marchandises puissent être considérées comme abandonnées. Si la

période est trop courte, ce sera au préjudice des propriétaires qui ont été empêchés de reprendre les marchandises plus tôt pour des raisons objectives et non pour des contraintes subjectives. Cette situation créerait des difficultés particulières pour les pays en développement. Bien qu'il y ait quelque appui pour cette période de 90 jours, la question est de savoir si elle peut être universellement applicable. Tout bien considéré, M. Zhao Chengbi pense que le problème pourrait être laissé à la décision des gouvernements.

37. M. ROJANAPHRUK (Thaïlande) souligne que la période de 90 jours, suggérée par les Etats-Unis, après laquelle les marchandises seraient considérées comme abandonnées, est la période pendant laquelle les marchandises doivent être réclamées, et non prises en livraison. A son avis, la période est suffisante mais comme la législation nationale varie selon les pays il serait peut-être préférable de dire "dans une période raisonnable" et laisser aux gouvernements le soin de spécifier cette durée.

38. M. SCHROCK (Allemagne) partage les vues du représentant de l'Italie sur l'interprétation à donner à l'article 3. Si la Commission décidait d'adopter un délai précis, ce délai devrait être supérieur à trois mois car lorsque les droits de propriété sont en jeu mieux vaut procéder prudemment.

39. M. FILIPOVIC (Yougoslavie) estime que la proposition est utile mais il serait difficile sinon impossible de choisir un délai qui convienne à tous les Etats. Il suggère donc qu'on laisse l'exploitant du terminal où les marchandises sont prises en garde de fixer un délai en tenant compte de facteurs comme la capacité de stockage et les conditions météorologiques.

40. M. ASTAPENKO (République socialiste soviétique de Biélorussie) constate que d'après la discussion la proposition des Etats-Unis a peu de chances de recueillir une adhésion universelle car elle soulève un certain nombre de problèmes notamment celui du délai. L'idée selon laquelle à la fin d'une certaine période l'exploitant serait habilité à réclamer les marchandises se trouve déjà dans le texte de l'article 10 et M. Astapenko pense que dans un tel cas la loi nationale du pays où se trouve les biens devrait être applicable.

41. M. NAOR (Israël) convient que la question devrait être réglée par la loi nationale. En fait, une fois que les biens ont été abandonnés, ils ont un statut légal différent.

42. Selon M. INGRAM (Royaume-Uni), le débat a montré que l'incertitude est grande quant à la façon dont la proposition doit être interprétée en droit. Il n'est pas réellement possible de couvrir un certain nombre de situations concrètement différentes par une règle générale unique. La délégation du Royaume-Uni s'abstiendra donc lors du vote de la proposition.

43. M. SULEIMAN (Nigéria) indique qu'il existe déjà dans son pays des réglementations concernant la manière dont on peut disposer de marchandises abandonnées : après trois mois, elles font l'objet d'avis dans le journal officiel, ce qui signifie qu'elles sont susceptibles d'être aliénées. Ces marchandises sont alors dans 75 % des cas réclamées par les propriétaires.

44. M. RUSTAND (Suède), répondant au représentant de l'Italie, dit que son avis n'était pas que l'article 3 couvrirait déjà le point soulevé par les Etats-Unis mais que la notion juridique de mise des marchandises à la disposition d'une personne habilitée à en prendre livraison donnerait à l'exploitant un moyen de s'en débarrasser. Si, après un certain délai, le client n'est pas venu chercher les marchandises, des frais d'entreposage commencent à s'appliquer et l'exploitant peut utiliser son droit de retenir et de vendre les marchandises. Ainsi, les intérêts de l'exploitant sont suffisamment protégés et il n'est pas nécessaire d'introduire la notion de marchandises abandonnées. La proposition n'est pas nécessaire. Elle ferait en outre perdre au texte une partie de sa souplesse.

45. Mme ZAWITOSKI (Etats-Unis d'Amérique) estime qu'un délai de 90 jours serait suffisant pour donner un certain degré de sécurité aux exploitants de terminaux opérant à l'échelle mondiale. Ce délai ne commencerait à courir qu'à la fin du temps pendant lequel l'exploitant a convenu de garder les marchandises. Même après 90 jours, interviendrait un nouveau délai pendant lequel les dispositions relatives à l'avis et à la vente s'appliqueraient. La limite de temps vaudrait pour ce qui est de réclamer les marchandises visées et non pour ce qui est d'en prendre livraison. Si le mot "abandonnées" pose des problèmes à certaines délégations, la délégation des Etats-Unis est prête à envisager une autre formulation suggérée par le Comité de rédaction.

46. Le PRESIDENT met aux voix la première des deux propositions des Etats-Unis (A/CONF.152/C.1/L.15).

47. La proposition est rejetée par 12 voix contre 11, avec 9 abstentions.

48. Mme ZAWITOSKI (Etats-Unis d'Amérique) dit qu'il n'y a donc plus lieu de maintenir la proposition d'ajout à l'article 12 présentée par sa délégation (A/CONF.152/C.1/L.18). Sa délégation retire par ailleurs son deuxième amendement à l'article 10 (A/CONF.152/C.1/L.15).

49. L'article 10 est approuvé.

Article 11 (A/CONF.152/C.1/L.41, L.46, L.52)

50. Mme EL OTMANI (Maroc), présentant la proposition de sa délégation (A/CONF.152/C.1/L.52), dit que dans tous les paragraphes de l'article 11, il est question de marchandises "remises à" et non de marchandises "mises à la disposition de" la personne habilitée à en prendre livraison. Cette formulation amène à poser un certain nombre de questions : qu'advient-il, par exemple, des marchandises si le client ne se présente pas quand l'exploitant a mis les marchandises à sa disposition et n'en est donc plus responsable ? Quel sera le délai applicable en pareil cas ?

51. Tels qu'ils sont actuellement libellés, les paragraphes 1 et 2 sont très désavantageux pour l'exploitant en ce sens qu'ils permettent au client, une fois qu'il a pris livraison des marchandises, de contester l'état dans lequel il les a reçues et de demander une indemnisation, par simple avis notifié dans un certain délai. Il pourrait même faire une réclamation auprès de l'exploitant pour dommage non apparent lorsque les marchandises sont parvenues à leur destinataire final, sous réserve de donner avis dans les 15 jours de la livraison. Ces paragraphes devraient être modifiés pour que le délai de notification coure à compter de la date où le client reconnaît que les marchandises lui appartiennent alors qu'elles sont encore à la garde de l'exploitant. L'avis devrait donner lieu à une expertise permettant d'évaluer les dommages présumés, de la part aussi bien du client que de l'exploitant, lorsque les marchandises sont encore dans l'entrepôt et à la garde de l'exploitant. La personne habilitée à prendre livraison des marchandises devrait en tout état de cause pouvoir constater toute perte ou tout dommage au moment où les marchandises lui sont remises.

52. De l'avis de Mme El Otmani, lorsque l'exploitant a effectivement remis les marchandises, il devrait être libéré de son obligation de les protéger et plus être responsable des dommages ou des pertes survenus après qu'elles ont quitté la zone d'entreposage dans le port. Les délais laissés au client pour aviser l'exploitant en vertu du paragraphe 2 sont beaucoup trop longs et risquent d'exposer l'exploitant à des réclamations sans fin. Le paragraphe 3 ne précise pas qu'il doit être prouvé que l'exploitant a participé à l'examen ou à l'inspection des marchandises.

53. L'amendement proposé pour le paragraphe 5 de l'article 11 consiste à insérer les mots "mise à la disposition des marchandises à la personne habilitée à en prendre livraison". Un libellé analogue figure aux paragraphes 3 et 4 de l'article 5 tel qu'approuvé par la Commission et il convient d'harmoniser les formules.

54. S'agissant de la proposition d'insertion des mots "le transporteur" au paragraphe 4, le parallèle entre le paragraphe 4 de l'article 11 du projet à l'étude et le paragraphe 4 de l'article 19 des Règles de Hambourg est mal venu, vu la différence existant entre les types de contrats envisagés. L'inspection des marchandises et la vérification du nombre des colis ne peuvent être effectuées dans les règles que par la personne qui a placé les marchandises dans l'entrepôt ou, en d'autres termes, par le transporteur ou son représentant.

55. Pour conclure, Mme El Otmani appelle l'attention des participants sur l'observation générale figurant au premier paragraphe de la proposition de sa délégation, selon laquelle l'article 11 - à l'exception, peut-être, du paragraphe 4 - est superflu et devrait être supprimé.

56. Le PRESIDENT constate que la proposition de la délégation marocaine tendant à supprimer l'article 11 à l'exception du paragraphe 4 n'a reçu aucun appui; il invite la Commission à examiner les amendements proposés dans le même document (A/CONF.152/C.1/L.52) pour les paragraphes 1, 2, 3 et 5 de l'article 11.

57. M. SOLIMAN (Egypte) appuie les amendements dans leur ensemble, en particulier celui qui a trait au paragraphe 1.

58. La proposition présentée par le Maroc au sujet des paragraphes 1, 2, 3 et 5 de l'article 11 est rejetée par 18 voix contre 4, avec 11 abstentions.

59. Mme EL OTMANI (Maroc) regrette qu'aucune des délégations qui se sont prononcées contre la proposition n'ait jugé utile d'expliquer sa position.

60. Le PRESIDENT invite la Commission à examiner la proposition du Maroc concernant le paragraphe 4 de l'article 11 (A/CONF.152/C.1/L.52, p. 2).

61. M. BONELL (Italie) approuve l'insertion de la référence au transporteur. Il ne saurait par contre souscrire à l'adjonction en fin de paragraphe du membre de phrase "sur le lieu de l'entreposage ou à tout autre endroit convenu d'un commun accord".

62. Mme SKOVBY (Danemark) juge inutile de faire référence au transporteur puisqu'en principe il se confond avec "la personne habilitée à prendre livraison des marchandises". Quant à l'adjonction en fin de paragraphe, elle est superflue et ne serait qu'une source de confusion.

63. M. INGRAM (Royaume-Uni) partage l'opinion de la délégation italienne sur les deux volets de la proposition. Il propose de les mettre aux voix séparément.

64. Le PRESIDENT estime qu'il n'est pas inutile que le transporteur soit présent durant l'inspection et le pointage des marchandises.

65. M. LARSEN (Etats-Unis d'Amérique) estime que le texte actuel du paragraphe est satisfaisant et que la référence au transporteur est inutile.

66. Mme PIAGGI DE VANOSI (Argentine) juge acceptable la première partie de la proposition, mais pas la deuxième.

67. M. RUSTAND (Suède) est prêt à appuyer les deux parties.

68. M. SCHROCK (Allemagne) dit comprendre le sens de la première partie de la proposition, mais sa délégation s'abstiendra probablement de voter parce que le texte à l'examen est censé régir les relations entre l'exploitant et le client et qu'il ne doit pas inclure de dispositions relatives au transporteur.

69. M. ILLESCAS (Espagne) est contre la deuxième partie de la proposition marocaine qui limite inutilement la prérogative qu'a le client de décider où auront lieu l'inspection et l'inventaire des marchandises. Il est plus favorable à la première partie, qui pourrait être utile dans le cas hypothétique où la personne habilitée à prendre livraison des marchandises ne serait pas le transporteur.

70. M. OCHIAI (Japon) votera contre les deux parties de la proposition. Lorsque le transport des marchandises relève de plusieurs contrats, l'identité du transporteur concerné peut être difficile à établir.

71. M. SULEIMAN (Nigéria) appuie la proposition, compte tenu du rôle central que joue le transporteur dans le débarquement des marchandises.

72. Mme EL OTMANI (Maroc), revenant à la question soulevée par le représentant du Danemark, dit que selon les Règles de Hambourg, le transporteur qui a remis les marchandises à l'exploitant est délié de ses obligations et ne peut plus être défini comme "la personne habilitée à prendre livraison des marchandises" aux fins de l'inspection et de l'inventaire. Répondant ensuite à l'observation du représentant du Japon, elle dit que le transporteur visé dans la proposition se trouve pour ainsi dire à la fin de la chaîne, c'est-à-dire que c'est lui qui remet les marchandises à l'exploitant.

73. Le PRESIDENT invite la Commission à voter sur la première partie de la proposition marocaine relative au paragraphe 4 de l'article 11 (A/CONF.152/L.52), à savoir l'insertion des mots "le transporteur" à la deuxième ligne du paragraphe.

74. La proposition est adoptée par 17 voix contre 11, avec 6 abstentions.

75. Le PRESIDENT invite la Commission à voter sur la deuxième partie de la proposition, à savoir l'adjonction des mots "sur le lieu de l'entreposage ou à tout autre endroit convenu d'un commun accord" à la fin du paragraphe.

76. La proposition est rejetée par 19 voix contre 5, avec 9 abstentions.

77. M. LEBEDEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) constate que la référence au transporteur insérée à l'article 11-4 n'a aucune incidence sur l'article 15 que la Commission doit encore examiner. En outre, le nouveau libellé fait que la présence du transporteur n'est pas indispensable; son absence du transporteur ne saurait léser les intérêts de l'exploitant ou de la personne habilitée à prendre livraison des marchandises.

78. Le PRESIDENT souscrit à ces observations. L'amendement qui vient d'être adopté n'entraîne aucun changement à l'article 15 du projet ni aux conventions relatives au transport. Le transporteur est tenu de coopérer avec l'exploitant et la personne habilitée à prendre livraison des marchandises mais s'il y a défaillance de sa part, l'inspection et l'inventaire des marchandises ne peuvent pas se faire quand même.

79. M. LARSEN (Etats-Unis d'Amérique) fait siennes les observations du représentant soviétique.

La séance est levée à 12 h 40.

14ème séance
jeudi 11 avril 1991, à 14 h 30

Président : M. BERAUDO (France)

A/CONF.152/C.1/SR.14

EXAMEN DES ARTICLES PREMIER A 16 ET 20 DU PROJET DE CONVENTION SUR LA RESPONSABILITE DES EXPLOITANTS DE TERMINAUX DE TRANSPORT DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL (suite) (A/CONF.152/5, 6, 7 et Add.1 et Add.1/Corr.1 et Add.2)

Article 11 (suite) (A/CONF.152/C.1/L.41, L.46, L.52)

1. M. ZHAO Chengbi (Chine) dit qu'à la réunion précédente, il s'est prononcé contre l'amendement proposé par le Maroc au paragraphe 4 de l'article 11. A l'origine, l'objectif du paragraphe 4 était de veiller à ce que l'exploitant et son client se donnent réciproquement toutes les facilités raisonnables pour inspecter les marchandises en cas de perte ou de dommage certain ou présumé. Une mention du transporteur dans ce paragraphe pourrait créer des problèmes sérieux. On ne voit pas très bien quelle sorte de facilités le transporteur pourrait donner, ni d'ailleurs pourquoi il devrait les donner. Cela rendrait sa position juridique confuse; exiger de lui qu'il fournisse des facilités pourrait le placer dans une situation très difficile. L'approbation par la Commission de cet amendement préoccupe donc vivement la délégation chinoise.

2. M. GOKKAYA (Turquie), présentant la proposition concernant le paragraphe 2 de l'article 11 (A/CONF.152/C.1/L.46), dit que sa délégation n'a pas d'objection à formuler contre les autres paragraphes de l'article 11, pas plus qu'elle ne s'oppose à ce que, lorsque la perte ou le dommage est apparent, l'exploitant doive en être avisé dans les trois jours ouvrables qui suivent. Lorsque la perte ou le dommage n'est pas apparent, le délai de 60 jours fixé au paragraphe 2 pour aviser l'exploitant est très long. La délégation turque reconnaît qu'un laps de temps assez long

peut s'écouler avant que les marchandises ne soient ouvertes et que la perte ou le dommage ne soit constaté mais, même ainsi, elle estime qu'un délai de 7 jours plutôt que de 15 jours, et de 30 jours plutôt que de 60 jours, serait suffisant pour aviser l'exploitant dans les deux cas mentionnés. Elle considère que, lorsqu'un client reçoit des marchandises, son premier devoir est de vérifier leur état. Les échanges commerciaux doivent reposer sur la confiance et un délai aussi long nuirait à cette confiance. Les droits de l'exploitant, tout comme ceux du client, doivent être pris en compte et l'article devrait en conséquence prévoir des délais plus brefs pour la notification.

3. Le PRESIDENT invite la Commission à se prononcer sur la proposition turque (A/CONF.152/C.1/L.46).

4. La proposition est rejetée par 22 voix contre 4, avec 9 abstentions.

5. M. OCHIAI (Japon) présente l'amendement proposé par sa délégation au paragraphe 2 de l'article 11 (A/CONF.152/C.1/L.41). Le Groupe de travail des pratiques en matière de contrats internationaux a convenu à sa onzième session que l'expression "destinataire final" utilisée dans ce paragraphe désignait une personne en mesure d'inspecter les marchandises (A/CN.9/298, par. 69). La délégation japonaise considère que cette interprétation devrait apparaître dans l'article. On pourrait avancer qu'elle ressort du texte actuel, mais une disposition portant expressément sur ce point serait néanmoins utile.

6. M. BONELL (Italie) dit que, si la proposition japonaise est prise dans son sens littéral, sa délégation n'y objectera pas bien qu'elle lui semble superflue. L'expression "destinataire final" a été délibérément incluse dans le projet de Convention parce que l'on partait du principe qu'il s'agissait d'une personne en mesure d'inspecter les marchandises. M. Bonell craint cependant que l'objectif véritable de la proposition japonaise ne soit de modifier le libellé du paragraphe de manière à ce qu'on puisse l'interpréter comme signifiant "à condition qu'il soit en mesure de les inspecter". Dans ce cas, la délégation italienne ne pourra pas appuyer cette proposition. Il faut partir de l'hypothèse que le destinataire final sera en mesure d'inspecter les marchandises et le délai devrait courir à partir du moment où il en prend possession.

7. M. RUSTAND (Suède) partage le point de vue du représentant de l'Italie. Dans une précédente version du projet de Convention, il avait été fait référence à la "destination finale" des marchandises. Le terme a été jugé ambigu et pour le clarifier, il a été décidé d'utiliser les mots "destinataire final" sous réserve de l'interprétation à laquelle le Japon a fait référence. Le contexte indique donc clairement quelle est la signification de ce terme et la délégation suédoise n'est pas en faveur d'élargir celle-ci.

8. M. SCHROCK (Allemagne) s'associe aux points de vue exprimés par les représentants de l'Italie et de la Suède. Si l'on ajoutait une formulation inspirée de la proposition japonaise, on pourrait donner à entendre que certains destinataires finals sont en mesure d'inspecter les marchandises et que d'autres ne le sont pas, ce qui risquerait d'entraîner des litiges. Si l'on suppose que le destinataire final est, par définition, en mesure d'inspecter les marchandises, la proposition japonaise n'ajoute rien.

9. M. OCHIAI (Japon) dit qu'il retirera sa proposition si l'interprétation de sa délégation est confirmée par la Commission et si celle-ci juge inutile de faire référence explicitement à la possibilité d'inspecter les marchandises.

10. Le PRESIDENT dit que le délai de 60 jours est un délai global pour donner l'avis à l'exploitant. L'exploitant de terminal ne doit pas être tenu responsable au-delà de ce délai, qu'il soit ou non entré en relation avec une personne en mesure d'inspecter les marchandises.

11. M. OCHIAI (Japon) retire sa proposition.

12. Le PRESIDENT dit que, s'il n'y a pas d'objection, il considérera que la Commission approuve le texte de l'article 11 figurant dans le document A/CONF.152/5, tel qu'il a été modifié à la séance précédente, et le renvoie au Comité de rédaction.

13. Il en est ainsi décidé.

Article 12 (A/CONF.152/C.1/L.17, L.47, L.53, L.58)

14. Le PRESIDENT relève que les propositions présentées, concernant le paragraphe 1 de l'article 12, par les délégations turque (A/CONF.152/C.1/L.47) et marocaine (A/CONF.152/C.1/L.53) sont identiques sur le fond. Toutes deux visent à réduire de deux ans à un an le délai de prescription pour intenter une action.

15. Mme EL OTMANI (Maroc) dit qu'un délai de deux ans était prévu dans le texte de la Commission essentiellement dans l'intérêt des entreprises de transport maritime et des terminaux portuaires. Elle pense qu'on voulait ainsi aligner le projet de Convention sur les Règles de Hambourg.

16. M. BONELL (Italie) se déclare prêt à appuyer la modification. Il ne faut pas oublier que, même si les Règles de Hambourg prévoient un délai de deux ans, les autres conventions de transport prévoient, en règle générale, un délai d'un an, ce qui serait plus approprié pour les terminaux de transport, qui sont essentiellement terrestres.

17. M. HORNBY (Canada) souscrit à l'idée de modifier le délai de prescription. Un délai d'une année est le plus souvent applicable aux transporteurs et l'un des principes directeurs de la Convention est que les exploitants de terminaux de transport doivent bénéficier d'un traitement non moins favorable que les transporteurs.

18. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) regrette que sa délégation ne puisse pas appuyer la modification proposée. Les Règles de La Haye, adoptées en 1924, prévoyaient un délai d'un an, mais les Règles de Hambourg, adoptées en 1978, et la Convention multimodale, adoptée en 1980, prescrivent deux ans. Lorsque le texte actuel a été rédigé, on a pris en compte les délibérations des conférences lors desquelles les Règles de Hambourg et la Convention multimodale avaient été adoptées : certains pays, dont les Etats-Unis faisaient partie, avaient estimé qu'un délai de prescription d'un an suffirait, mais un certain nombre de pays en développement avaient rétorqué qu'un tel délai irait à l'encontre des intérêts des chargeurs dans les pays en développement. Suffisamment d'exemples avaient été donnés pour qu'il ait été décidé de retenir le délai de deux ans. M. Sweeney pense que la Convention doit suivre la même voie.

19. M. RUSTAND (Suède) convient avec le représentant des Etats-Unis qu'il n'est pas nécessaire d'abrégier le délai de prescription. Il se pourrait que, dans certains cas, des mesures légales précèdent des actions en justice; en abrégant le délai, on inciterait des parties qui auraient pu être prêtes à régler un différend à l'amiable à le porter devant les tribunaux. La délégation suédoise est favorable au maintien du délai de deux ans, afin de ménager les pays pour lesquels un délai plus court serait problématique.

20. M. LAVIÑA (Philippines) partage le point de vue du représentant des Etats-Unis. Un délai de deux ans servirait davantage les intérêts des pays en développement. Il conviendrait donc de conserver le délai de prescription de deux ans.

21. Mme SISULA-TULOKAS (Finlande) convient que le délai de deux ans devrait être maintenu.

22. M. ZHAO Chengbi (Chine) dit que le délai de deux ans est conforme aux Règles de Hambourg et à la Convention multimodale et devrait être maintenu. Un certain nombre de pays pourraient hésiter à accepter la Convention si le délai de prescription était ramené à une année.

23. Le PRESIDENT invite la Commission à voter sur la proposition visant à ramener de deux ans à un an le délai de prescription prévu au paragraphe 1 de l'article 12.

24. Par 19 voix contre 10, avec 5 abstentions, la proposition est rejetée.

25. Mme EL OTMANI (Maroc) présente la proposition de sa délégation concernant le paragraphe 5 de l'article 12 (A/CONF.152/C.1/L.53). Cette proposition est encore plus pertinente dorénavant, compte tenu de la décision prise par la Commission de conserver le délai de prescription de base de deux ans. Les actions récursoires prévues dans la Convention se heurtent à des difficultés. En premier lieu se pose le problème des dommages imputables à la fois au transporteur et à l'exploitant de terminal; il existe forcément des liens entre le transporteur, qui dépose les marchandises, et l'exploitant, qui en est le dépositaire. Deuxièmement, lorsqu'il s'agit d'établir les responsabilités respectives du transporteur et de l'exploitant dans un procès, il est difficile d'obtenir les moyens de preuve nécessaires eu égard à la manière dont les marchandises passent de l'un à l'autre. Troisièmement, le destinataire est tenu par le contrat de transport d'exercer son droit de recours contre le transporteur, l'exploitant n'étant considéré que comme un simple intermédiaire; les recours exercés contre l'exploitant seul ne protégeraient que partiellement les intérêts du destinataire, l'exploitant ne pouvant être tenu responsable que des pertes ou des dommages qui lui sont directement imputables.

26. La solution proposée initialement par la délégation marocaine, que la Commission vient de rejeter, était d'imposer le même délai de prescription pour le transporteur que pour l'exploitant. Cette proposition tirait son origine des divergences inquiétantes entre les Règles de Hambourg et le présent projet. Pour le transporteur, le délai de prescription au sens de l'article 12 court à partir du jour où les marchandises sont livrées, soit au destinataire, soit à l'exploitant si le destinataire ne les retire pas. La période d'entreposage au terminal est comprise dans ce délai. Pour l'exploitant, en revanche, le délai de prescription court à partir du jour où les marchandises sont remises à la personne habilitée à en prendre livraison. Si cette personne ne retire pas les marchandises après plusieurs mois d'entreposage, le délai de prescription sera prolongé d'autant. De l'avis de Mme El Otmani, le délai de prescription devrait courir, même pour l'exploitant, à partir du jour où il reçoit les marchandises, ou du moins du jour où il les met à la disposition de la personne habilitée à en prendre livraison.

27. Il existe une autre divergence entre le présent projet et les Règles de Hambourg, en ce sens que, dans les Règles, le délai prévu pour l'action récursoire contre le transporteur, même après expiration du délai de prescription, est subordonné à la loi de l'Etat où les poursuites sont engagées; le présent projet ne fait pas référence à la loi de cet Etat. De plus, le délai de prescription pour l'action récursoire contre l'exploitant est fixé à 90 jours après la condamnation de la personne qui exerce cette action, c'est-à-dire la fin du procès engagé contre lui, alors que, pour le transporteur, le délai de 90 jours court à partir de l'assignation, soit du début du procès. La délégation marocaine propose donc qu'une action récursoire puisse être intentée par le transporteur ou une autre personne contre l'exploitant, même après l'expiration du délai de prescription, à condition que cela soit fait dans un délai de 30 jours après que le transporteur ou l'autre personne a été mis en cause. En faisant référence à la mise en cause, dans le texte de la proposition marocaine, on entend en fait la délivrance de l'avis au transporteur ou à l'autre personne qu'une action a été intentée contre lui.

28. Il doit être bien clair qu'aux termes du texte actuel du paragraphe 5 de l'article 12, une action pourrait être intentée contre l'exploitant plusieurs mois après qu'il a livré les marchandises. Dans les pays en développement, où les procédures judiciaires sont souvent longues, l'intervalle pourrait même atteindre plusieurs années et une action récursoire contre le transporteur, y compris les phases d'appel, pourrait bien durer des années. L'exploitant ne doit être dans l'obligation ni de se défendre contre une action récursoire après un aussi long délai, ni de conserver indéfiniment ses dossiers pour le cas où une action serait intentée contre lui.

29. M. BONELL (Italie) estime que le raisonnement qui est à la base de la proposition marocaine serait plus clair si l'on rappelait à la Commission l'historique de la rédaction de l'article 12-5.

30. Le PRESIDENT répond que l'origine de cette disposition se trouve dans la Convention multimodale de 1980. Dans cet instrument, un problème analogue s'est posé en raison des variations du délai prévu dans d'autres accords qui pouvait aller jusqu'à deux ans, voire davantage. Il est en conséquence nécessaire de prévoir que l'exploitant peut être poursuivi après l'expiration du délai de deux ans. Lorsqu'une action a été intentée contre le transporteur, peut-être trois ans après que les marchandises ont été remises, le transporteur doit pouvoir poursuivre l'exploitant s'il considère que ce dernier est responsable du dommage.

31. M. BONELL (Italie) fait observer que la disposition correspondante qui se trouve dans l'article 25-4 de la Convention multimodale - analogue à l'article 20-5 des Règles de Hambourg - est complètement différente du texte actuel. Elle prévoit qu'une action récursoire peut être exercée même après l'expiration du délai prévu dans la Convention "si elle l'est dans le délai déterminé par la loi de l'Etat où les poursuites sont engagées". Dans le rapport de la CNUDCI sur les travaux de sa vingt-deuxième session (A/44/17), il est indiqué au paragraphe 157 "qu'il a été proposé d'aligner le paragraphe 5 sur l'article 20-5 des Règles de Hambourg en stipulant que l'action récursoire pourrait être exercée dans le délai déterminé par la loi de l'Etat où les poursuites étaient engagées, mais que le délai alloué ne devait pas être inférieur à celui de 90 jours ...". Cette proposition n'a pas été acceptée.

32. M. KATZ (Secrétaire de la Première Commission) ajoute que le Groupe de travail des pratiques en matière de contrats internationaux a fait état au cours de sa onzième session de l'absence de toute référence dans le projet de Convention au délai déterminé par la législation nationale, contrairement à ce que prévoit l'article 20-5 des Règles de Hambourg.

33. M. HORNBY (Canada) rappelle qu'à la vingt-deuxième session de la CNUDCI, sa délégation avait observé que l'article 12-5 du projet actuel était source d'incertitude pour l'exploitant parce que, comme l'a souligné le représentant du Maroc, une action peut être engagée contre l'exploitant plusieurs années après qu'il a remis les marchandises. Au lieu de changer le délai comme le propose le Maroc, M. Hornby serait enclin à faire une recommandation inspirée d'une remarque faite par le représentant de l'Italie, à savoir que l'article 12-5 devrait être rédigé dans les mêmes termes que la disposition correspondante des Règles de Hambourg. Il est juste de se référer à la législation nationale lorsqu'il s'agit d'actions récursoires.

34. M. RUSTAND (Suède) dit que le problème soulevé par le représentant du Maroc porte sur une question d'ordre pratique, c'est-à-dire la longueur du délai qui peut s'écouler entre le moment où les marchandises ont été remises et celui où une procédure est engagée contre l'exploitant. Le problème n'est pas insurmontable. Certainement, il peut être difficile d'obtenir un témoignage oral après un long intervalle, mais les dossiers de l'exploitant sont probablement conservés pendant au moins 10 ans si ce n'est 20. Il y a un autre aspect important qu'il conviendrait de ne pas négliger : la possibilité que l'auteur d'une action contre le transporteur ou une autre personne soit forcé. Certaines conventions de transport prévoient un délai qui ne dépasse pas un an et les actions récursoires contre le transporteur doivent être intentées conformément à l'instrument pertinent. En termes pratiques, il est improbable que de nombreuses années s'écoulent avant qu'une procédure soit engagée contre l'exploitant, étant donné que le paragraphe 5 de la Convention prévoit que l'exploitant doit recevoir notification de la procédure engagée contre le transporteur. Réduire la période de 90 à 30 jours n'aura qu'un effet marginal. M. Rustand conclut en disant qu'il n'a aucune objection contre le paragraphe 5 tel qu'il est rédigé.

35. M. KATZ (Secrétaire de la Première Commission) dit que l'origine du paragraphe 5 remonte aux premiers projets de règles examinés par le Groupe de travail des pratiques en matière de contrats internationaux. A sa huitième session, le Groupe de travail a appuyé l'idée selon laquelle le transporteur devrait pouvoir intenter une action récursoire contre l'exploitant après l'expiration du délai de prescription; et qu'il devrait bénéficier d'un délai donné, par exemple 90 jours, après que la responsabilité du transporteur avait été établie (A/CN.9/260, par. 59). Le projet de disposition qui en est résulté visait seulement un délai de 90 jours et non un délai prévu par la législation nationale. Par la suite, lorsqu'il a examiné l'article 12 du présent projet, le Groupe de travail s'est particulièrement attaché au moment à partir duquel le délai commencerait à courir. Ce n'est qu'à la session de 1989 de la CNUDCI qu'on s'est rendu compte que le projet de texte, contrairement aux Règles de Hambourg, ne contenait aucune mention de la législation nationale.

36. M. BONELL (Italie) remercie le Secrétaire pour son explication. Selon lui, la meilleure manière de régler le problème serait de calquer l'article 12-5 sur la disposition correspondante des Règles de Hambourg. Il présente oralement une proposition à cet effet. Comme les Règles de Hambourg et la Convention sur le transport multimodal, le projet de Convention devrait comporter une référence à la loi de l'Etat dans lequel l'action est intentée. M. Bonell estime ne pas pouvoir appuyer la proposition marocaine.

37. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) pense, comme le représentant de la Suède, que la question ne devrait pas poser de difficulté particulière, étant donné qu'aux termes du paragraphe 5 du projet élaboré par la CNUDCI il faut que l'exploitant soit avisé. Il souscrit à la proposition italienne tendant à aligner ce paragraphe sur la disposition correspondante des Règles de Hambourg qui comporte une référence à la loi nationale. La question des actions récursoires a été traitée au paragraphe 3 de l'article premier des Règles de La Haye-Visby qui dispose que des actions récursoires pourront être exercées même après l'expiration du délai d'un an "si elles le sont dans le délai déterminé par la loi du tribunal saisi de l'affaire". Toutefois ce délai ne pourra être

inférieur à trois mois à partir du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou "a elle-même reçu signification de l'assignation". Tant l'article 20-5 des Règles de Hambourg que l'article 12-5 du projet de Convention s'inspirent de ce texte.

38. Le PRESIDENT note que la proposition marocaine ne reçoit guère d'appui. Il demande à la Commission si elle souhaite calquer l'article 12-5 sur la disposition correspondante des Règles de Hambourg.

39. Mme EL OTMANI (Maroc) dit que cette solution la satisferait.

40. M. RUSTAND (Suède) appelle à la prudence. Dans certains cas, par suite d'une lacune dans la législation nationale, il se peut qu'une action récursoire ne puisse pas être exercée comme le prévoient les Règles de Hambourg.

41. M. SCHROCK (Allemagne) ne voit pas d'objection à ce que le libellé du paragraphe s'inspire des Règles de Hambourg. Cependant, aux termes du paragraphe 20-5 de ces Règles, une action récursoire pourra être exercée "si elle l'est dans le délai déterminé par la loi de l'Etat où les poursuites sont engagées". La deuxième phrase de ce paragraphe dispose que ce délai ne pourra être inférieur à 90 jours à compter de la date à laquelle "la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation". La proposition marocaine utilise l'expression "mis en cause", alors que le projet de la CNUDCI parle d'un délai de 90 jours après que le transporteur ou une autre personne "a été déclaré responsable", vraisemblablement par un tribunal. Ces deux éléments devraient peut-être apparaître dans le texte de la Convention.

42. M. ILLESCAS (Espagne) s'oppose à ce que l'article 20-5 des Règles de Hambourg soit incorporé dans le projet de Convention, parce que les actions récursoires seraient autorisées pendant une période indéfinie. Le délai doit être précisé par la Convention et non dépendre de la législation de l'Etat où les poursuites sont engagées; cela ne ferait qu'aggraver une situation déjà délicate. Par ailleurs, si le délai était ramené de 90 à 30 jours, comme le propose le Maroc, il serait trop bref. La délégation espagnole préfère donc le libellé actuel du paragraphe 5.

43. M. ZHAO Chengbi (Chine) dit que, selon l'interprétation de sa délégation, aussi bien les Règles de Hambourg que la Convention sur le transport multimodal reconnaissent que d'autres parties peuvent engager des poursuites contre le transporteur, mais seulement à certaines conditions. Il faut, d'une part, que la législation de l'Etat où les poursuites sont engagées les y autorise, et, d'autre part, que les poursuites soient engagées dans un délai de 90 jours. Le fait d'insérer au paragraphe 5 une référence à la législation nationale n'apporterait pas grand-chose au texte, étant donné que, pour de nombreux pays, il est déjà clair que des poursuites doivent être engagées dans un délai de 90 jours et que la législation de la plupart des Etats prévoit déjà des actions récursoires de ce type. La délégation chinoise estime donc que le paragraphe 5 ne devrait pas être modifié.

44. M. ABASCAL (Mexique) propose un compromis, à savoir conserver le paragraphe 5 tel qu'il est, mais ajouter un nouveau paragraphe inspiré de l'article 23 de la Convention sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises, adapté en fonction des besoins.

45. Le PRESIDENT dit que la Commission devrait d'abord se prononcer sur la modification que le Maroc propose d'apporter au paragraphe 5 (A/CONF.152/C.1/L.53). Il demande à la représentante du Maroc si elle souhaite maintenir cette proposition.

46. Mme EL OTMANI (Maroc) retire la proposition.

47. M. BONELL (Italie), dit que le paragraphe 5 doit être considéré comme un tout. La Commission a le choix entre trois approches radicalement différentes. Le principe des Règles de Hambourg est de ne pas influencer sur la législation nationale et, dans ce contexte, le représentant de la Suède avait raison; cela ne serait approprié que si les lois nationales accordaient le droit d'exercer une action récursoire, à condition qu'elle soit engagée au plus tôt 90 jours après la fin de l'action initiale intentée contre le transporteur. L'actuel projet de Convention repose sur une approche presque diamétralement opposée, en ce sens qu'il autorise une action récursoire qui vise à régler définitivement la question, mais qui n'est possible que dans une mesure limitée, étant donné que l'action doit être engagée dans un délai de 90 jours après la fin de la procédure engagée contre le transporteur ou une autre personne; la Commission devrait tenir compte du fait qu'une telle action pourrait se poursuivre indéfiniment. La proposition mexicaine pourrait constituer une solution des plus satisfaisantes, dans la mesure où elle fixe un délai de 10 ans et règle le problème de manière globale. M. Bonell demande que soit lu le texte de l'article 23 de la Convention de 1974 sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises.

48. M. BERGSTEN (Secrétaire exécutif) donne lecture de l'article 23.

49. Le PRESIDENT invite la Commission à se prononcer sur la proposition italienne tendant à aligner le libellé du paragraphe 5 sur les Règles de Hambourg.

50. Par 14 voix contre 5, avec 4 abstentions, la proposition est rejetée.

51. Le PRESIDENT invite la Commission à se prononcer sur l'adjonction d'une phrase inspirée de l'article 23 de la Convention sur la prescription en matière de vente internationale de marchandises.

52. Par 12 voix contre 6, avec 12 abstentions, la proposition est rejetée.

53. La Commission approuve le paragraphe 5 tel qu'il est actuellement libellé.

54. M. SCHROCK (Allemagne) présente la proposition de son pays publiée sous la cote A/CONF.152/C.1/L.17. Dans l'ensemble, le projet d'article 12 décrit avec précision les éléments permettant de déterminer le délai de prescription des actions, en fonction des circonstances; l'article va jusqu'à préciser - et, ce faisant, il supprime une source de litige - que le jour indiqué comme point de départ du délai de prescription n'est pas compris dans le délai. Cependant, en cas de perte totale des marchandises, on peut se demander si le délai de prescription court à partir de l'envoi ou à partir de la réception de l'avis de perte. Afin d'obtenir la même précision que dans les autres dispositions de l'article - à des fins non pas tant juridiques que mathématiques - la délégation allemande propose de remplacer les mots "le jour où l'exploitant avise l'ayant droit" par les mots "le jour où l'ayant droit reçoit un avis de l'exploitant". Ainsi, le délai de prescription commencerait avec la réception de l'avis. Si la Commission approuvait le raisonnement de la délégation allemande mais préférerait que le délai coure à partir du moment où l'avis est envoyé, M. Schrock n'y verrait pas d'objection, à condition que cette ambiguïté disparaisse du texte dans toutes ses versions. Cette tâche pourrait être laissée au Comité de rédaction.

55. M. LARSEN (Etats-Unis d'Amérique) ne souhaite pas que l'on impose en plus à l'exploitant, même indirectement, de devoir déterminer si son avis a été reçu par le destinataire. La délégation américaine estime donc que le délai de prescription devrait courir à partir du moment où l'avis a été envoyé. Selon elle, le texte de la CNUDCI, du moins en anglais, est dénué d'ambiguïté sur ce point.

56. Pour M. TARKO (Autriche), on ne peut pas partir du principe qu'un avis envoyé a forcément été reçu. Il semblerait juste, vis-à-vis de l'ayant droit, que le délai de prescription coure à partir du moment où celui-ci a été avisé de la perte des marchandises. M. Tarko est donc favorable à la proposition allemande.

57. M. LEBEDEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) dit que, dans la version russe du projet de Convention, on a employé un verbe qui décrit une action de l'exploitant, mais recouvre à la fois les notions d'envoi et de réception de l'avis. Il est lui aussi convaincu que, quel que soit le sort réservé à la proposition allemande, le Comité de rédaction devrait être chargé d'assurer une conformité totale entre les différentes versions du texte et de supprimer toute ambiguïté.

58. Le PRESIDENT invite la Commission à se prononcer quant au fond sur la proposition allemande.

59. Par 13 voix contre 11, avec 11 abstentions, la proposition est adoptée.

60. Mme EL OTMANI (Maroc) demande ce qui se passerait si le destinataire refusait de recevoir l'avis ou niait l'avoir reçu.

61. Le PRESIDENT répond que la plupart des législations prévoyant une telle éventualité assimilent la réception et l'aptitude à recevoir, mais que le risque de telles complications, au cours des travaux préparatoires de la CNUDCI, a milité en faveur du choix du moment où l'avis est envoyé comme point de départ du délai de prescription. Néanmoins, la Commission vient tout juste de se prononcer en faveur d'un principe différent.

62. M. LARSEN (Etats-Unis d'Amérique) répond qu'à la troisième séance de la Commission (A/CONF.152/C.1/SR.3, par. 22), sa délégation a soulevé la question de l'utilisation de l'expression "déclaration écrite" qui apparaît à l'article 12-4. Selon lui, la Commission devra peut-être décider s'il faudrait demander au Comité de rédaction de définir l'expression "déclaration écrite" ou s'il faudrait remplacer celle-ci par le terme "avis", défini à l'article premier. La délégation américaine est disposée à accepter cette dernière solution.

63. M. PAMBOU-TCHIVOUNDA (Gabon) demande si, pour faciliter la vérification, il ne pourrait pas être précisé que l'avis doit être donné par écrit.

64. Le PRESIDENT note que la question se poserait alors à nouveau de la définition du terme "écrit".

65. La Commission décide de remplacer les mots "déclaration écrite adressée" par les mots "avis adressé" au paragraphe 4 de l'article 12.

66. M. MKWENTLA (Pan Africanist Congress of Azania) remarque que, dans la version anglaise, le titre de l'article 12 peut entraîner une certaine confusion du fait que le mot "limitation" peut être interprété de diverses façons. Un titre tel que "Prescription of actions" conviendrait peut-être mieux.

67. Le PRESIDENT propose que le Comité de rédaction prenne note de cette observation. Il invite la Commission à approuver le texte de l'article 12 figurant dans le document A/CONF.152/5, tel qu'il a été modifié, pour renvoi au Comité de rédaction qui l'examinera à la lumière des observations formulées lors du débat.

68. Il en est ainsi décidé.

Article 15 (A/CONF.152/C.1/L.7, L.57)

69. M. LARSEN (Etats-Unis d'Amérique) dit que le projet de Convention a pour objectif de combler les lacunes laissées par les instruments internationaux existants relatifs au transport international de marchandises, notamment en ce qui concerne le régime juridique applicable aux marchandises dans les phases du commerce international qui suivent ou précèdent immédiatement le transport effectué par un transporteur. Si ces phases de vide juridique sont clairement délimitées grâce aux efforts du Groupe de travail que la Commission a établi à sa troisième séance pour déterminer s'il fallait inclure dans la Convention une définition du terme "transporteur" (A/CONF.152/C.1/SR.3, par. 61), l'article 15 pourrait s'avérer superflu et la délégation des Etats-Unis proposerait alors de le supprimer. En tout état de cause, M. Larsen est vigoureusement opposé à l'inclusion dans l'article 15 du concept intolérable selon lequel une loi nationale pourrait prévaloir sur une loi internationale.

70. Le PRESIDENT dit que la Commission gardera présente à l'esprit cette déclaration. La disposition énoncée à l'article 15 n'a évidemment pas pour seul objet d'éviter les chevauchements entre la responsabilité des exploitants et celle des transporteurs. On trouve des dispositions équivalentes dans la majorité des conventions internationales traitant du transport.

71. M. SMITH (Australie) rappelle la proposition faite par sa délégation dans le document A/CONF.152/C.1/L.57. Il existe un lien important entre le texte actuel de l'article 15, la définition proposée du terme "transporteur" à l'article premier et la proposition des Etats-Unis d'Amérique tendant à modifier l'article 2 (A/CONF.152/C.1/L.7). Les débats de la Commission pourraient rendre l'article 15 superflu, mais, s'il est décidé de le conserver sous une forme ou sous une autre, la délégation australienne suggère de la remanier comme indiqué dans sa proposition. L'objet essentiel de cette proposition est de préciser le sens de l'expression "qui en dérive". La possibilité que des Etats adoptent des conventions internationales par le biais de leur législation nationale, sans ratifier officiellement ces instruments, devrait être prise en compte dans le présent projet. Les mots "qui en dérive" autoriseraient peut-être une interprétation trop large et permettraient par exemple à un Etat qui a adopté la plupart ou certaines des dispositions de la Convention, tout en en modifiant d'autres, de proclamer que la loi nationale prévaut sur celle-ci. La délégation australienne a examiné le rapport rendant compte du débat que la Commission a consacré à ce sujet à sa vingt-deuxième session et y a trouvé une formule qu'elle juge heureuse : "qui en dérive et qui y correspond". Il semble que ce serait là un moyen approprié de décrire les lois nationales qui devraient avoir un statut équivalant à celui d'un traité pour ce qui est du champ d'application de la Convention. D'autres considérations sur la question transparaissent dans la proposition révisée de l'Australie concernant une définition du terme "transporteur" à inclure à l'article premier (A/CONF.152/C.1/L.56/Rev.1).

72. Le PRESIDENT fait observer que la décision de la Commission concernant cette proposition et la définition du terme "transporteur" attendue du Groupe de travail influenceront sur le sort à réserver à l'article 15. Il suggère donc que l'examen de cet article soit suspendu.

73. Il en est ainsi décidé.

Article 16

74. L'article 16, tel qu'il est reproduit dans le document A/CONF.152/5, est approuvé sans faire l'objet d'observations.

La séance est levée à 17 h 30.

15ème séance
vendredi 12 avril 1991, à 9 h 30

Président : M. BERAUDO (France)

A/CONF.152/C.1/SR.15

EXAMEN DES ARTICLES PREMIER A 16 ET 20 DU PROJET DE CONVENTION SUR LA RESPONSABILITE DES EXPLOITANTS DE TERMINAUX DE TRANSPORT DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL (point 3 de l'ordre du jour) (suite) (A/CONF.152/5, 6, 7 et Add.1 et Add.1/Corr.1 et Add.2)

Articles premier (nouveaux alinéas proposés), 2 et 15 (suite)
(A/CONF.152/C.1/L.7, L.8, L.19, L.32, L.44/Rev.1, L.56/Rev.1, L.57 et L.61)

1. M. SCHROCK (Allemagne), présentant la proposition d'amendement du chapeau du paragraphe 1 de l'article 2 (A/CONF.152/C.1/L.8), dit que l'adjonction des mots "qui ont été exécutés ou qu'on a fait exécuter pour", alignait l'article 2 sur l'alinéa a) de l'article premier qui définit l'exploitant comme la personne qui prend en garde des marchandises en vue d'exécuter ou de faire exécuter certains services. Si la Commission considère que la proposition n'a pas d'incidence sur le fond, il ne s'opposera pas à ce qu'elle soit renvoyée directement au Comité de rédaction.

2. M. LARSEN (Etats-Unis d'Amérique) considère que la proposition allemande pourrait en effet être renvoyée au Comité de rédaction.

3. M. MESCHERYAK (République socialiste soviétique d'Ukraine) approuve l'idée qui sous-tend la proposition allemande, mais préférerait que les mots en question soient ajoutés aux alinéas a) et b) du paragraphe 1 de l'article 2 plutôt que dans le chapeau. A l'alinéa c), ils devraient être insérés après les mots "services relatifs au transport".

4. L'amendement publié sous la cote A/CONF.152/C.1/L.8 et les propositions du représentant de la RSS d'Ukraine sont renvoyés au Comité de rédaction.

5. M. SOLIMAN (Egypte), présentant la proposition de sa délégation (A/CONF.152/C.1/L.32) tendant à ajouter les mots "à la Convention" après les mots "Etat partie" à chacun des trois alinéas du paragraphe 1 de l'article 2, estime qu'elle pourrait être renvoyée directement au Comité de rédaction.

6. Il en est ainsi décidé.

7. M. LARSEN (Etats-Unis d'Amérique), présentant la proposition relative aux articles 2 et 15 publiée sous la cote A/CONF.152/C.1/L.7, souligne l'intérêt que porte son gouvernement au projet de Convention et dit que les dispositions que la Commission a approuvées jusqu'ici sont acceptables par les Etats-Unis. Il se pose toutefois un problème fondamental lié au statut juridique des traités. La Convention devrait-elle expressément permettre que des lois nationales adoptées unilatéralement prévalent sur elle? Pour résoudre ce problème, la délégation des Etats-Unis a notamment participé aux efforts déployés par la Commission pour redéfinir le mot "exploitant" à l'alinéa a) de l'article premier et en participant aux travaux du Groupe de travail spécial constitué pour examiner la définition du mot "transporteur". Lorsque ces deux termes auront été définis, il ne sera peut-être plus nécessaire de conserver l'article 15, ni de modifier le chapeau du paragraphe 1 de l'article 2. Si, toutefois, ces efforts se révèlent insuffisants, la délégation des Etats-Unis propose, qu'en substance, l'article 15 soit transféré au paragraphe 1 de l'article 2, comme il est indiqué au quatrième paragraphe de sa proposition.

8. Le PRESIDENT dit qu'une approche globale des articles premier, 2 et 15 présenterait de nombreux avantages. Il invite donc la Commission à examiner ensemble les propositions relatives aux trois articles.

9. M. SCHROCK (Allemagne), prenant la parole en tant que président du Groupe de travail spécial chargé d'étudier le libellé et l'inclusion dans la convention de la définition du mot "transporteur" (A/CONF.152/C.1/SR.3, par. 15), rappelle que le Groupe de travail était composé de sa propre délégation et de celle des Etats-Unis d'Amérique, du Royaume-Uni, de la Suède et de l'Union des Républiques socialistes soviétiques. Ce Groupe, qui a tenu trois séances, propose d'ajouter un nouvel alinéa à l'article premier (A/CONF.152/C.1/L.44/Rev.1). Cette proposition se fonde sur le fait que tous les Etats ne sont pas parties à toutes les conventions de transport existantes; l'inclusion dans la convention d'une référence à une "loi nationale pertinente" a donc été jugée nécessaire. Le Groupe de travail s'est efforcé de rédiger une disposition qui soit à la fois suffisamment flexible et suffisamment stricte. La Commission jugera peut-être que le projet manque de précision, mais aucune autre formulation n'aurait permis de dégager un consensus au sein du Groupe de travail.

10. M. ILLESCAS (Espagne), répondant à une question posée par le PRESIDENT, confirme que, dans la version espagnole du document A/CONF.152/C.1/L.44/Rev.1, le mot "pertinente" est traduit par le mot "aplicable", terme jugé approprié par sa délégation.

11. M. SMITH (Australie), présentant la proposition de sa délégation tendant à ajouter à l'article premier un nouvel alinéa définissant le mot "transporteur" (A/CONF.152/C.1/L.56/Rev.1), explique qu'elle traite de deux questions séparées. La première, déjà mentionnée par le représentant des Etats-Unis, est celle de la relation entre la future Convention et les législations nationales. Tout en se félicitant des efforts déployés par le Groupe de travail spécial pour la résoudre, M. Smith considère que l'expression "loi nationale pertinente" employée dans la proposition du Groupe de travail est trop large. Un pays pourra par exemple ratifier la Convention, puis adopter une loi excluant la totalité ou une partie des exploitants du champ d'application de la Convention. Une telle loi serait certes pertinente, mais elle ne devrait pas pouvoir déterminer le champ d'application de la Convention. Cette situation risque de poser de sérieux problèmes de principe et d'application. Les mots "et y correspond" visent à vaincre cette difficulté. La proposition australienne relative à l'article 15, publiée sous la cote A/CONF.152/C.1/L.57, porte sur la même question.

12. La deuxième question que soulève la proposition australienne relative à l'article premier - et, pour M. Smith, la plus importante - est la suivante : la Convention devrait-elle autoriser des entrepreneurs de manutention indépendants à s'exclure du champ d'application de la Convention en invoquant une "clause Himalaya" ou des clauses similaires relatives au connaissance. Vu ce qui a été dit sur la question lors de la vingt-deuxième session de la Commission et durant la Conférence, il semble à M. Smith qu'en principe, la plupart des délégations souhaitent que les entrepreneurs de manutention soient couverts par la Convention. Cette question est d'une importance considérable, notamment pour des pays de common law tels que le sien. La délégation australienne estime qu'il faut prendre à ce propos une décision claire, que la proposition des Etats-Unis relative à l'article 2 soit ou non approuvée et que l'article 15 soit ou non conservé.

13. M. BONELLI (Italie) juge qu'il est important que la Convention comporte une définition du mot "transporteur", mais il ne saurait approuver le libellé retenu par le Groupe de travail spécial pour les raisons avancées par le représentant de l'Australie. Il recommande vivement de retenir la définition proposée par l'Australie, mais allégée de sa deuxième partie ("...mais non un intermédiaire non transporteur"). Selon lui, la première partie permet de répondre à la quasi-totalité des problèmes liés aux entrepreneurs de manutention indépendants.

14. Le PRESIDENT dit que le projet d'article 15 et les propositions des Etats-Unis et de l'Australie concernant les articles 1, 2 et 15 (A/CONF.152/C.1/L.7, L.56/Rev.1 et L.57) font appel à la notion de loi dérivée. Il demande au Secrétaire de la Commission d'expliquer, en retraçant la genèse de l'article 15, si l'on entend par loi dérivée une loi nationale basée ou calquée sur une convention internationale ou une loi nationale visant à donner effet à une convention internationale.

15. M. KATZ (Secrétaire de la Commission) dit que l'idée de subordonner la présente Convention aux conventions internationales relatives au transport de marchandises apparaît très tôt dans le projet. Le premier texte de l'article 15, établi par le Secrétariat (A/CN.9/WG.II/WP.56, p. 24), disposait, dans une clause entre crochets, que la Convention devait être subordonnée à toute loi nationale relative au transport international de marchandises. Au cours des débats qui ont suivi, le Groupe de travail des pratiques en matière de contrats internationaux a estimé que le projet de Convention devait être subordonné aux lois nationales donnant effet aux conventions en matière de transport international; il est convenu (A/CN.9/298, par. 77) de modifier le libellé de l'article de manière que la Convention ne soit soumise qu'aux lois nationales donnant effet à une convention relative au transport international de marchandises et non à d'autres lois nationales sur le même sujet. Le libellé qui a finalement été approuvé (A/CN.9/298, par. 112) soumet le projet de Convention à toute convention internationale relative au transport international de marchandises et à toute loi d'un Etat "qui donne effet à une convention internationale relative au transport international de marchandises ou qui en dérive"; une proposition faite à ce stade de supprimer les mots "ou qui en dérive" a été rejetée au motif que "les mots 'qui en dérive' renvoient aux lois qui, dans d'autres pays, dérivent des dispositions de conventions internationales relatives au transport auxquelles ces pays n'étaient pas devenus parties" (*ibid.*, par. 111). Lors de son examen du projet d'article 15, la CNUDCI a décidé après de nouvelles délibérations d'adopter le libellé approuvé par le Groupe de travail, en indiquant dans son rapport qu'elle estimait "que le libellé en cause ne subordonnait pas le projet de Convention aux lois nationales qui n'étaient pas dérivées d'une convention relative au transport international de marchandises ou qui n'y donnaient pas effet" (A/44/17, par. 162).

16. Le PRESIDENT juge préférable de ne pas parler des lois dérivées dans la Convention, l'introduction de cette notion étant une source d'ambiguïté. Il demande à la Commission si elle estime que la Convention devrait être subordonnée exclusivement à la législation internationale qui est fondée sur les conventions internationales et leur donne effet.

17. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) dit que si l'article 15 doit être maintenu, sa délégation préférerait qu'il ne vise que des conventions internationales. Cela permettrait de favoriser l'unification du droit international et, puisqu'elle ne serait subordonnée qu'à d'autres accords internationaux, éviterait que l'application de la Convention soit entravée par des lois nationales ultérieures.

18. En ce qui concerne la proposition présentée par le Groupe de travail spécial (A/CONF.152/C.1/L.44/Rev.1), M. Sweeney a d'abord estimé que le mot "pertinente" répondait à l'objection soulevée par le représentant de l'Allemagne selon lequel tous les Etats n'étaient pas parties à toutes les conventions existantes en matière de transport. Ainsi, l'URSS n'a pas signé les Règles de Hambourg, mais elle s'en est largement inspirée pour sa législation interne. Toutefois, les termes équivalents utilisés dans les versions française et espagnole de la proposition semblent soulever des problèmes difficiles, qui touchent peut-être même au fond.

19. Le Groupe de travail des pratiques en matière de contrats internationaux s'est certes inspiré de l'article 25 des Règles de Hambourg pour établir le projet d'article 15, mais la portée de l'article 25 a été très limitée pour traiter de points précis et ce n'est qu'au cinquième et dernier paragraphe qu'il contient une formule générale comparable à celle utilisée par le Groupe de travail pour l'article 15. En d'autres termes, le texte du projet d'article 15 est celui d'une disposition d'application plutôt limitée dont on a élargi la portée. L'article 15 n'est peut-être pas nécessaire si les définitions données à l'article premier parviennent à établir pour la Convention un rang de priorité satisfaisant.

20. En ce qui concerne la disposition sur les intermédiaires non transporteurs figurant dans la proposition australienne (A/CONF.152/C.1/L.56/Rev.1), le Groupe de travail a toujours affirmé que les entrepreneurs de manutention indépendants doivent être visés par la Convention. Le fond du problème est que ceux-ci ne sont pas des transporteurs même s'ils peuvent se prévaloir, dans une certaine mesure, de la protection accordée aux transporteurs. La délégation des Etats-Unis est opposée à la proposition australienne qui interdirait la "clause Himalaya" utilisée dans de nombreux pays de common law dans le Commonwealth et aux Etats-Unis, où la protection accordée au transporteur par les conventions internationales et les lois nationales peut être étendue aux entrepreneurs de manutention pour leur donner une protection identique dans les actions en responsabilité intentées contre eux.

21. Mme SKOVBY (Danemark) estime que la Convention ne devrait pas donner de définition du transporteur puisqu'il ne s'agit pas d'une convention relative au transport. Cependant, si l'on décide d'en inclure une, il faudrait préférer celle qu'a proposée le Groupe de travail spécial, bien que le terme "pertinente" pose des problèmes; il renvoie en effet aux lois nationales ayant le même effet qu'une convention internationale. L'article 15 est nécessaire et ne devrait pas se référer à telle ou telle convention existante.

22. M. RUSTAND (Suède) rappelle que sa délégation a proposé d'ajouter une définition du mot "transporteur" (A/CONF.152/C.1/SR.3, par. 50). La solution envisagée par le Groupe de travail spécial est nécessairement un compromis dont le mot "pertinente", effectivement imprécis, fait partie intégrante. Il n'est pas en mesure de prendre position sur la question centrale du statut des intermédiaires non transporteurs mentionnés dans la proposition australienne du fait de sa

connaissance limitée du droit anglo-saxon. S'il se révèle impossible de parvenir à une définition précise du mot "transporteur", il vaudrait mieux s'en passer. Par contre, il importe de conserver l'article 15 qui, contrairement à ce que pense le représentant des Etats-Unis, ne risque pas de donner à entendre que toute loi nationale l'emporte sur la Convention. Les mots "qui donne effet [...] ou qui en dérive" sont très précis et doivent figurer dans l'article, faute de quoi des problèmes risquent de se poser dans les pays où les conventions internationales ne sont pas applicables de plein droit. A cet égard, les éclaircissements donnés par la Commission à sa vingt-deuxième session (A/44/17, par. 162) devraient apaiser les craintes de la délégation des Etats-Unis.

23. M. OCHIAI (Japon) dit que le texte de l'alinéa a) de l'article premier, tel qu'amendé par la Commission, exclut les transporteurs de l'application de la Convention. Selon sa délégation, cela n'autorise pas les entrepreneurs de manutention à soustraire à la Convention en invoquant pour eux-mêmes, en vertu d'une clause du connaissement, la protection accordée aux transporteurs. Il approuve donc en principe la disposition qui les concerne dans la proposition australienne (A/CONF.152/C.1/L.56/Rev.1). En ce qui concerne la proposition présentée par le Groupe de travail spécial (A/CONF.152/C.1/L.44/Rev.1), il estime que, dans le texte anglais, le mot "covering" est équivoque et devrait être remplacé par le mot "governing". Au sujet de l'article 15, la délégation japonaise est favorable à la suppression de la référence aux lois nationales.

24. M. ABASCAL (Mexique) préférerait que la définition du mot "transporteur" ne figure pas dans la Convention, pour la raison, notamment, qu'il ne s'agit pas d'une convention relative au transport. En ce qui concerne la mention d'une loi nationale à l'article 15, il estime que cet article devrait renvoyer exclusivement aux lois visant l'application des conventions internationales et non pas à d'autres lois nationales, car toute référence à ces dernières nuirait au principe de l'uniformité qui justement inspire la Convention.

25. M. PAMBOU-TCHIVOUNDA (Gabon) dit que, si la Commission estime que la définition du mot "transporteur" doit être insérée dans le texte de la Convention, cette définition doit avoir un caractère technique plutôt que formel. En d'autres termes, elle devrait se référer à l'activité du transporteur plutôt qu'à son statut. Une fois cette activité définie, il serait possible de déterminer les droits et les obligations du transporteur qui en résultent. La délégation gabonaise considère en outre qu'il faudrait éviter toute référence à une loi nationale, même à celles qui découlent d'une autre législation.

26. M. INGRAM (Royaume-Uni) dit que les observations relatives à l'emploi du mot "pertinente" dans la définition du mot "transporteur" proposée par le Groupe de travail spécial, l'ont convaincu que cette définition était trop imprécise. Il serait souhaitable, néanmoins, d'en inclure une dans la Convention. A cet égard, la définition de l'Australie paraît plus claire, sauf le membre de phrase qui a trait aux intermédiaires non transporteurs.

27. M. Ingram estime qu'il serait utile de maintenir l'article 15 mais que la Commission devrait supprimer les mots "ou qui en dérive". A son avis, les mots "qui donne effet" ont un sens plus large et permettraient à une loi nationale de s'écarter très sensiblement de la Convention. Dans la proposition australienne figurent les mots "et y correspond" qui montrent clairement que la loi nationale doit être la même que ce qui figure dans la Convention. Il importe de préciser que le texte donne la primauté aux conventions internationales.

28. M. ZHAO Chengbi (Chine) estime également que l'article 15 devrait être maintenu. La Convention se fonde sur un double système de sources de droit et il importe de souligner son caractère universel. Si le texte met indûment l'accent sur une loi nationale, il perdra de son importance et son champ d'application sera rétréci. De l'avis de sa délégation, les lois nationales devraient être examinées dans le cadre des conventions internationales dans leur ensemble. S'il apparaît que dans une certaine partie de la Convention il importe de mettre l'accent sur la loi nationale, cela devra être fait en conséquence.

29. S'agissant du mot "transporteur", la délégation chinoise a déjà dit qu'elle n'avait rien contre une bonne définition du terme. Mais elle ne pense pas que celle que propose le Groupe de travail spécial soit idéale, en ce sens notamment qu'elle renvoie à une loi nationale pertinente, ce qui poserait de graves problèmes d'ordre pratique. Tout bien pesé, la délégation chinoise a décidé de s'opposer à la définition du mot "transporteur" dans la Convention.

30. M. ERIKSSON (Finlande) préférerait que le mot "transporteur" ne soit pas défini dans la Convention, car la question est traitée de manière satisfaisante dans diverses conventions relatives au transport. Si la majorité des délégations tient à ce que la définition figure dans la Convention, il faudra la rendre aussi précise que possible. Il rappelle qu'après que la Commission eut décidé d'employer le mot "transporteur" au paragraphe 4 de l'article 11 (A/CONF.152/C.1/SR.13, par. 74), il a été indiqué que cela n'avait pas d'incidence sur l'article 15.

31. M. SOLIMAN (Egypte) dit que l'article 15 régit la relation existant entre le projet de Convention et d'autres conventions relatives au transport international auxquelles tout Etat peut être partie. Les dispositions formulées à l'article 15 n'ont pas d'incidence sur les droits et les obligations qui découlent de la Convention. Toute convention a son champ d'application et le texte dont est saisie la Commission est équilibré et conforme aux principes généraux du droit international. En outre, il se fonde sur l'article 25 des Règles de Hambourg. La délégation égyptienne se prononce en faveur du maintien de l'article 15 sous sa forme actuelle.

32. M. HORNBY (Canada) estime que si le mot "transporteur" était convenablement défini à l'article premier, il ne serait probablement pas nécessaire d'inclure l'article 15 dans la Convention. Toutefois, si la majorité des délégations considère que cet article doit être

maintenu, il serait préférable d'en supprimer la proposition "ou qui en dérive" afin qu'il soit bien précisé que le texte établit la primauté des conventions relatives au transport et d'autres conventions internationales et leur relation avec la nouvelle Convention.

33. S'agissant de la définition du mot "transporteur", la délégation canadienne appuie sans réserve le texte de l'Australie. La dernière partie en est libellée de sorte que les entrepreneurs de manutention sont couverts par la Convention. Cela est déterminant, car certains pays pourraient sinon se demander si les entrepreneurs de manutention peuvent se prévaloir des dispositions d'un connaissance pour se dégager de leurs responsabilités.

34. Pour M. NAOR (Israël), il n'est pas nécessaire que la Convention définisse le mot "transporteur". Néanmoins, si certaines délégations sont d'avis contraire, il appuiera le texte proposé par le Groupe de travail spécial (A/CONF.152/C.1/L.44/Rev.1).

35. M. TARKO (Autriche) dit que, dans la mesure où la Commission a introduit la notion de transporteur dans la Convention, ce mot devrait être défini dans le corps du texte. Sa délégation se prononce en faveur de la définition proposée par l'Australie et estime que les mots "et y correspond" sont très importants. A son avis, la Commission devrait maintenir l'article 15, et l'améliorer en y ajoutant le membre de phrase en question.

36. Si la Commission doit décider de définir le mot "transporteur" dans la Convention, M. ILLESCAS (Espagne) préfère le texte du Groupe de travail spécial. Il en ressort en effet que le champ d'application de la Convention tient compte des réalités du transport international des marchandises. Si la première partie de la définition présentée par l'Australie était acceptée, les transporteurs participant à des opérations de caractère international seraient exclus du régime de la Convention. Il faut donc préférer le texte du Groupe de travail. La deuxième partie de la définition proposée par l'Australie est tout à fait inacceptable.

37. M. LEBEDEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) juge que le texte du Groupe de travail spécial offre ce qui est probablement la meilleure définition du "transporteur" : malgré quelques insuffisances on peut considérer qu'elle a un caractère universel. Par contre, la définition de l'Australie appelle de sérieuses objections de principe. Celle du Groupe de travail s'applique à tous les pays. En indiquant que le mot "transporteur", au sens de la Convention, désigne une personne qui est un transporteur aux termes d'une convention internationale ou d'une loi nationale pertinente, elle couvre n'importe quel pays, qu'il soit ou non partie à une convention. La définition présentée par l'Australie renferme une disposition assez stricte en ce sens que la loi nationale doit correspondre à une convention internationale.

38. Le domaine où la nouvelle Convention s'appliquera le plus largement est celui du transport de marchandises par mer, qui est régi par les Règles de La Haye, auxquelles ne sont parties que 50 Etats. Les lois nationales des autres Etats peuvent en différer par certains aspects. En conséquence, on s'expose toujours au risque d'un différend dans lequel on affirmera que la loi d'un Etat non partie aux Règles de La Haye n'est pas conforme à ces règles. Une personne qui peut être considérée comme un transporteur en vertu de la loi de son pays peut ne pas l'être aux fins de la nouvelle Convention.

39. La délégation de l'Union soviétique estime que si la Commission doit adopter une définition, le texte proposé par le Groupe de travail spécial serait préférable à celui de l'Australie, qui exigerait l'insertion dans la Convention de dispositions permettant aux Etats de faire reconnaître leurs lois nationales dans lesquelles le terme "transporteur" est défini. La proposition du Japon tendant à remplacer le mot "covering" dans le texte anglais de la proposition du Groupe de travail par le mot "governing" est rationnelle.

40. S'agissant de l'article 15, selon les règles de droit en vigueur partout, les conventions internationales priment en principe les législations nationales. Le texte actuel de l'article 15 laisse planer un doute dans la mesure où on peut considérer qu'il laisse la possibilité de faire prévaloir les lois nationales sur la Convention. M. Lebedev estime que la Commission devrait réfléchir à la question et approuver un texte qui éviterait de tels sous-entendus.

41. M. SCHROCK (Allemagne) déclare que si l'on garde l'article 15, sa délégation acceptera la proposition autrichienne tendant à y insérer le membre de phrase "et qui y correspond" pour tenir compte des préoccupations exprimées. Si la définition australienne du terme "transporteur" n'est pas acceptée, la Commission pourrait envisager d'approuver celle du Groupe de travail spécial. D'autre part, il faudrait en effet, dans le texte anglais, remplacer le mot "covering" par le mot "governing".

42. En ce qui concerne le mot "pertinente", la Commission pourrait déterminer si la partie de la phrase dans laquelle il figure doit être étoffée en y insérant les mots "et qui y correspond", ou s'il est préférable de garder le libellé vague du texte du Groupe de travail spécial.

43. M. MESCHERYAK (République socialiste soviétique d'Ukraine) dit que l'article 15 a pour objectif d'établir une corrélation entre les règles du projet de Convention et celles d'autres conventions internationales relatives au transport, et de réglementer la manière de les transformer en lois nationales. Il est inutile que la Convention entre dans le détail à ce propos; il serait préférable de supprimer l'article 15.

44. M. SMITH (Australie) rappelle à la Commission la proposition de sa délégation visant à remanier l'article 15 (A/CONF.152/C.1/L.57). L'Australie pourrait accepter la suggestion du Japon tendant à remplacer le mot "covering" par le mot "governing" dans le texte anglais de la définition qu'elle propose du terme "transporteur" (A/CONF.152/C.1/L.56/Rev.1). Le représentant

de l'Union soviétique a objecté que l'emploi de l'expression "et qui y correspond" dans la définition de l'Australie impliquerait que l'Etat dont la loi nationale est invoquée aux fins de la Convention devra avoir adhéré à l'instrument international que mentionne la définition. Telle n'est pas l'interprétation de l'Australie : l'expression veut simplement dire que l'Etat concerné a choisi d'incorporer l'instrument international dans sa législation nationale, bien que n'étant pas tenu, par traité, de le faire. La correspondance qu'évoque la définition de l'Australie porte sur le contenu, non pas sur la source des obligations.

45. Répondant à l'argument du représentant des Etats-Unis, selon lequel la partie de la proposition de l'Australie concernant les intermédiaires non transporteurs nuirait à l'application de la "clause Himalaya" dans les pays de common law, M. Smith indique que la délégation australienne n'entend certainement pas intervenir dans les décisions judiciaires prises dans d'autres Etats. Ces décisions relèvent du droit interne, alors que ce que la Conférence cherche à faire est élaborer des règles uniformes et que la question à résoudre est celle de savoir dans quelle mesure la législation nationale s'applique dans ce cas. En fait, compte tenu du libellé actuel des articles premier et 15, les lois nationales peuvent encore influencer sur la façon d'interpréter la Convention dans tel ou tel pays. C'est ce point qui préoccupe la délégation australienne.

46. M. Smith se réjouit d'entendre le représentant du Japon dire que, selon sa délégation, le texte de l'article 1-a), tel que modifié par la Commission, vise les entrepreneurs de manutention, même si ces derniers peuvent se prévaloir de la "clause Himalaya" ou clause similaire relative aux connaissements. En fait, si telle est l'interprétation de l'ensemble de la Commission, la délégation australienne retirera volontiers la deuxième partie de sa proposition publiée sous la cote A/CONF.152/C.1/L.56/Rev.1. Cette proposition visait simplement à éliminer tout risque d'ambiguïté quant à l'interprétation de la Convention à cet égard par des Etats ayant des jurisprudences différentes. Si la Commission accepte en principe la définition de l'Australie, M. Smith est disposé à laisser le Comité de rédaction trouver mieux que l'expression "et qui y correspond".

47. Le PRESIDENT propose que la Commission vote tout d'abord pour savoir s'il convient ou non de définir le terme "transporteur" à l'article premier.

48. Par 17 voix contre 8, avec 6 abstentions, la Commission décide que la Convention ne définira pas le terme "transporteur".

49. M. BONELL (Italie) désire qu'il soit pris acte du fait que sa délégation souhaite vivement que l'on s'en tienne à une interprétation autonome et, si possible, internationalement uniforme, de la notion de "transporteur" aux fins de la Convention.

50. Le PRESIDENT invite la Commission à examiner la partie de la proposition australienne (A/CONF.152/C.1/L.56/Rev.1) qui porte sur les intermédiaires non transporteurs.

51. M. SMITH (Australie) explique que la proposition a pour objectif de placer tous les entrepreneurs de manutention sous le régime de la Convention, qu'ils agissent ou non sous le couvert d'une clause de connaissance.

52. M. LARSEN (Etats-Unis d'Amérique) aimerait avoir quelques éclaircissements. S'il a bien compris, le représentant de l'Australie a déclaré que sa proposition n'avait pas pour objet d'empêcher de s'opposer au principe de la "clause Himalaya" dans les pays où il est acquis.

53. Le PRESIDENT déclare que, selon lui, ce que souhaite l'Australie est indiquer clairement que la Convention s'appliquera aux entrepreneurs de manutention en toute circonstance, indépendamment de l'existence de la "clause Himalaya" ou autre clause leur permettant de bénéficier de la limitation de responsabilité valable pour les transporteurs.

54. M. LARSEN (Etats-Unis d'Amérique) déclare que, de l'avis de sa délégation, la Convention doit sauvegarder le fonctionnement de la "clause Himalaya". L'entrepreneur de manutention doit savoir, et ce sans équivoque, s'il bénéficie ou non de cette clause. Dans l'affirmative, il n'est pas forcément couvert par la Convention, alors qu'il l'est dans tous les autres cas. Telle est l'interprétation que les Etats-Unis donnent de la définition du terme "entrepreneur de manutention".

55. M. ILLESCAS (Espagne) s'inquiète de ce que la Commission, ayant décidé d'inclure la définition de l'"entrepreneur de manutention" à l'article premier, la deuxième phrase de l'alinéa a) de cet article, tel qu'amendé par la Commission, n'aura pas le même sens qu'auparavant. Il propose d'en revenir au libellé de l'alinéa a) qui figure dans le document A/CONF.152/5.

56. M. LARSEN (Etats-Unis d'Amérique) l'appuie.

57. M. RUSTAND (Suède) fait de même. Le Groupe de travail spécial qui était chargé de mettre au point la définition du "transporteur" aurait toujours pu, en dernier recours, en revenir au libellé de la deuxième phrase de l'alinéa a) de l'article premier, qui aurait résulté de l'adoption de la proposition japonaise (A/CONF.152/C.1/L.19).

58. M. SMITH (Australie) demande si la Commission aura l'occasion de voter sur la proposition japonaise, qui n'a pas été débattue lorsqu'elle a été présentée.

59. Le PRESIDENT répond qu'il faudrait pour cela rouvrir le débat sur l'alinéa a) de l'article premier.

60. M. BONELL (Italie) propose à la Commission de décider d'abord si elle conservera le texte qu'elle a approuvé. Dans la négative, elle pourra examiner d'autres formules, y compris la solution japonaise.

61. Le PRESIDENT invite la Commission à voter, conformément à l'article 33 du Règlement intérieur, sur la motion tendant à procéder à un nouvel examen de l'alinéa a) de l'article premier.

62. La motion est approuvée par 16 voix contre 6, avec 10 abstentions.

63. Le PRESIDENT rappelle que la Commission est saisie du texte de l'alinéa a) de l'article premier qu'elle a déjà approuvé, de la proposition japonaise (A/CONF.152/C.1/L.19) et d'une autre proposition présentée par la Belgique (A/CONF.152/C.1/L.61). Pour l'heure, elle souhaitera peut-être reprendre le débat sur l'article 15. Il semble qu'elle soit d'avis que la Convention doit prendre le pas sur les législations nationales, quelles qu'elles soient. Selon l'article 15, seules les conventions internationales ou les lois des Etats qui donnent effet aux conventions internationales peuvent limiter la portée de la Convention. Cela étant, on achoppe sur le membre de phrase "ou qui en dérive", qui fait l'objet d'interprétations diverses. Il a été proposé de le supprimer.

64. M. RUSTAND (Suède) ne peut approuver cette suppression. Il croit comprendre que de nombreuses délégations l'approuveraient plutôt, avec peut-être l'adjonction du membre de phrase "et lui correspondent".

65. Le PRESIDENT pense que cette adjonction ne rendrait pas la situation plus claire, mais donnerait au contraire l'impression que les Etats peuvent calquer leurs législations nationales sur d'autres conventions internationales qu'ils n'ont pas ratifiées et que les dispositions législatives ainsi adoptées peuvent primer sur la Convention à l'examen.

66. Il invite la Commission à se prononcer sur la suppression du membre de phrase "ou qui en dérive" à la fin de l'article 15.

67. La proposition est approuvée par 20 voix contre 4, avec 9 abstentions.

68. M. SMITH (Australie) retire en conséquence la proposition de la délégation publiée sous la cote A/CONF.152/C.1/L.57.

La séance est levée à 12 h 40.

16ème séance
vendredi 12 avril 1991, à 14 h 30

Président : M. BERAUDO (France)

A/CONF.152/C.1/SR.16

EXAMEN DES ARTICLES PREMIER A 16 ET 20 DU PROJET DE CONVENTION SUR LA RESPONSABILITE DES EXPLOITANTS DE TERMINAUX DE TRANSPORT DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL (point 3 de l'ordre du jour) (suite) (A/CONF.152/5, 6, 7 et Add.1 et Add.1/Corr.1 et Add.2)

Articles premier, 2 et 15 (suite) (A/CONF.152/C.1/L.7, L.19, L.61)

1. M. RUSTAND (Suède), expliquant son vote sur l'amendement apporté à l'article 15 à la précédente séance, dit que la Commission a fait un pas en arrière en décidant de supprimer les mots "ou qui en dérive". Ceci a pour résultat de jeter des doutes quant à l'effet des conventions internationales dans les pays qui, sans les avoir ratifiées, en ont incorporé les dispositions essentielles à leur droit interne. Ainsi, bien que la Suède n'ait pas ratifié la Convention relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, son droit maritime interne est fondé sur les principes de cette Convention. La formulation initiale de l'article 15 subordonne clairement le droit national au droit international. Mais du fait de la décision prise par la Commission, les tribunaux qui ont à connaître des droits et des devoirs en matière de transport de marchandises ne pourront pas prendre dûment en compte les lois nationales pertinentes inspirées des conventions internationales relatives au transport.

2. Le PRESIDENT dit que la Commission a maintenant trois options pour la dernière phrase de l'alinéa a) de l'article premier : conserver la formulation déjà retenue par elle, à savoir : "Toutefois, cette personne ne sera pas considérée comme un exploitant dès lors qu'elle est un transporteur"; revenir à la formulation initiale utilisée dans le texte de la CNUDCI (A/CONF.152/5), le débat sur cet alinéa étant ainsi ouvert; ou enfin remplacer la référence générale à "un transporteur" par une formulation plus complexe proposée par la délégation japonaise (A/CONF.152/C.1/L.19).

3. M. OCHIAI (Japon), présentant la proposition de sa délégation (A/CONF.152/C.1/L.19), dit que la différence principale entre cette proposition et le texte d'origine concerne le traitement des entrepreneurs de manutention. Le texte proposé établirait clairement que les entrepreneurs de manutention entrent dans le champ d'application de la Convention, comme le souhaitent la plupart des membres de la Commission, indépendamment de la présence de toute clause dite "Himalaya" dans le connaissance. Dans le texte d'origine, il n'apparaît pas clairement si les entrepreneurs de manutention sont inclus. La seconde raison justifiant cette proposition réside dans la difficulté bien connue de définir le mot "transporteur". Les termes "conformément aux règles juridiques applicables au transport" résolvent cette difficulté.

4. Le PRESIDENT relève que le but de la proposition japonaise est d'exclure les effets de la clause "Himalaya" : même si un entrepreneur de manutention est couvert par la clause "Himalaya", il sera couvert par la Convention. De l'avis du Président, aux termes du texte existant les entrepreneurs de manutention sont couverts par la Convention, mais il pourrait y avoir un problème d'interprétation à ce propos.

5. Mlle VAN DER HORST (Pays-Bas) ne peut appuyer ni le texte initial de la dernière phrase de l'alinéa a) de l'article premier, ni la proposition japonaise, qui emploient tous deux le mot "responsable". Elle préfère à ces deux formulations la proposition allemande déjà retenue par la Commission et selon laquelle la dernière phrase de l'alinéa a) de l'article premier serait libellée comme suit : "Toutefois, cette personne ne sera pas considérée comme un exploitant dès lors qu'elle est un transporteur". L'effet de la formulation initiale serait qu'un transporteur ayant été légalement - par exemple, au regard des Règles de La Haye-Visby - exonéré d'une responsabilité vis-à-vis des marchandises avant le chargement et après le déchargement pourrait être considéré comme responsable au regard de la Convention. Telle est la difficulté inhérente au mot "responsable". Mlle Van der Horst peut, toutefois, accepter la proposition japonaise si la référence à la responsabilité pour les marchandises est supprimée. Si elle avait su que le rejet de la proposition de définition du "transporteur" signifiait que l'on en reviendrait au texte initial de l'alinéa a) de l'article premier, elle aurait voté pour une définition du "transporteur".

6. Le PRESIDENT invite la Commission à voter sur la proposition japonaise (A/CONF.152/C.1/L.19).

7. Il y a 8 voix pour, 8 voix contre et 12 abstentions.

8. La proposition n'est pas adoptée.

9. Le PRESIDENT invite la Commission à voter sur la proposition visant à revenir au texte d'origine pour la dernière phrase de l'alinéa a) de l'article premier (A/CONF.152/5).

10. La proposition est adoptée par 12 voix contre 8, avec 8 abstentions.

11. M. ROMAN (Belgique), présentant la proposition de sa délégation (A/CONF.152/C.1/L.61), dit qu'elle a pour objet d'éviter que la responsabilité de l'exploitant puisse être engagée dans des circonstances où il ne peut pas exercer un contrôle effectif.

12. Le PRESIDENT invite la Commission à voter sur la proposition belge.

13. Il y a 11 voix pour, 11 voix contre et 6 abstentions.

14. La proposition n'est pas adoptée.

15. Le PRESIDENT fait observer que la décision prise par la Commission de ne plus se référer au transporteur à l'alinéa a) de l'article premier, modifie le champ d'application de la Convention. Les Etats-Unis proposent qu'une référence aux autres conventions internationales soit ajoutée à l'article 2 (A/CONF.152/C.1/L.7).

16. M. SWEENEY (Etats-Unis d'Amérique) retire sa proposition.

Article 13 (suite) (A/CONF.152/C.1/L.22)

17. M. MORAN (Espagne) retire la proposition de sa délégation (A/CONF.152/C.1/L.22) tendant à supprimer le début de la première phrase du paragraphe 1 de l'article 13, "Sauf disposition contraire de la présente Convention". Il avait l'impression que ce membre de phrase introduisait une confusion et était redondant. Il est conscient, toutefois, qu'il s'agit d'une formule usuelle dans les textes des traités et pense désormais qu'il vaudrait mieux ne pas modifier le paragraphe 1 de l'article 13.

18. Le PRESIDENT fait observer que le membre de phrase en question a une incidence sur la dérogation prévue au paragraphe 4 de l'article 6, qui dispose que l'exploitant peut accepter des limites de responsabilité supérieures.

19. M. SMITH (Australie) demande au Président l'autorisation de présenter oralement une proposition visant à ajouter à l'article 13 un nouveau paragraphe 1 bis, qui serait un résultat des délibérations de la séance précédente.

20. Le PRESIDENT, tout en faisant observer qu'il est contraire au règlement intérieur de présenter un amendement oral, invite le représentant de l'Australie à expliquer sa proposition.

21. M. SMITH (Australie) explique que sa proposition vise à résoudre une difficulté d'interprétation concernant l'inclusion des entrepreneurs de manutention dans le champ d'application de la Convention. Il a mentionné précédemment que la jurisprudence de divers pays, par exemple les Etats-Unis, l'Australie ou le Royaume-Uni, variait sur ce point. Selon l'Australie, les entrepreneurs de manutention sont bien entendu visés par la Convention, même s'ils sont couverts par les clauses d'un connaissement. Cependant, pour lever tous les doutes, M. Smith propose un nouveau paragraphe 1 bis stipulant que l'exploitant ne peut pas se soustraire à la responsabilité qui est sienne au titre d'un connaissement maritime ou autre régissant le transport. Tout au plus, un entrepreneur de manutention pourrait-il bénéficier de la protection juridique dont dispose un transporteur; il ne pourrait pas se soustraire à toute responsabilité. Le texte proposé par l'Australie est le suivant : "L'exploitant ne se soustraira pas à la responsabilité qui est sienne au titre d'un connaissement maritime ou autre régissant le transport".

22. M. LARSEN (Etats-Unis d'Amérique) dit qu'aux Etats-Unis, par principe, l'exploitant n'est pas autorisé à se soustraire à sa responsabilité. Sa délégation n'a donc absolument aucune objection à formuler contre la proposition de l'Australie et se prononcerait en faveur de celle-ci.

23. Le PRESIDENT demande si les délégations voient une objection à ce que l'on procède à un vote sur la proposition australienne.

24. M. LEBEDEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) dit que, la proposition ayant été présentée oralement, sa délégation demande davantage de temps pour l'examiner.

25. M. ZHAO Chengbi (Chine) est du même avis que le représentant de l'Union soviétique. Le projet de Convention a été élaboré au cours de plusieurs années, et l'introduction de telles modifications au stade actuel pourrait avoir des conséquences graves. La Commission ne devrait pas se prononcer immédiatement sur la proposition australienne.

26. M. STURMS (Pays-Bas) dit que la proposition australienne est ambiguë : elle peut signifier que le connaissance ne peut pas s'écarter des dispositions de la Convention, mais aussi que l'exploitant ne peut pas être déchargé par la Convention des clauses d'un connaissance.

27. Le PRESIDENT propose que le représentant de l'Australie soumette sa proposition par écrit à la Plénière.

28. Il croit comprendre que la Commission souhaite approuver l'article 13 sous sa forme actuelle.

29. Il en est ainsi décidé.

Article 20 (A/CONF.152/C.1/L.30, L.59, L.60)

30. Mlle VAN DER HORST (Pays-Bas), présentant la proposition de sa délégation (A/CONF.152/C.1/L.59), dit que le projet de Convention s'applique aux exploitants de terminaux qui se chargent de la manutention de marchandises faisant l'objet d'un transport international par mer, air, route ou voie fluviale. Des exploitants très divers s'occupent de différents types de marchandises et exécutent différents types de services. De plus, le niveau de complexité technique et opérationnelle des services offerts par ces exploitants est extrêmement varié. Dans ces circonstances, le Gouvernement néerlandais n'est pas convaincu que les différents types d'exploitants de terminaux devraient nécessairement être régis par le même système de responsabilité. Par exemple, l'article 5 du projet de Convention fonde la responsabilité sur une faute ou une négligence présumée. Il existe de nombreux types d'exploitants de terminaux et il serait souvent extrêmement difficile, voire impossible, à certains d'entre eux, de prouver qu'ils ne sont pas responsables. Dans la pratique, de nombreux exploitants voient passer entre leurs mains des quantités énormes de marchandises extrêmement diverses, sans être en mesure d'évaluer leur état ou leur qualité. Il leur est aussi difficile de déterminer à l'avance quelles mesures devraient être prises, étant donné que les documents ne révèlent pas toujours de manière adéquate la nature des marchandises. On ne peut pas attendre des exploitants qu'ils possèdent suffisamment d'informations sur toutes les marchandises qu'ils reçoivent pour prendre les mesures appropriées dans tous les cas. Le projet de Convention devrait certes apporter des améliorations à certains égards dans ce secteur, mais le Gouvernement néerlandais souhaite pouvoir ratifier la Convention en formulant la réserve que les règles ne sont applicables qu'à certains types d'exploitants de terminaux, en fonction de certaines circonstances déterminées dans ce secteur d'activité.

31. M. INGRAM (Royaume-Uni) est favorable à la proposition néerlandaise. Sa délégation a mentionné à plusieurs reprises les problèmes qui pourraient surgir s'il n'existait pas d'assurance. D'après la proposition des Pays-Bas, les exploitants qui ne pourraient pas obtenir d'assurance si la Convention leur était appliquée pourraient être exclus de son champ d'application dans leurs pays. Dans ce cas, la Convention aurait des chances d'être acceptée par davantage de pays.

32. M. RUSTAND (Suède) dit que sa délégation respecte le principe sur lequel repose la proposition néerlandaise, mais qu'elle juge plus important de préserver le caractère uniforme de la Convention. Si la Conférence convenait que la Convention ne s'appliquerait pas à certains types d'exploitants de terminaux, la conséquence pourrait en être que chaque pays aurait la possibilité de décider individuellement du type d'exploitant de transport auquel la Convention s'appliquerait.

33. Le PRESIDENT invite la Commission à se prononcer sur la proposition néerlandaise (A/CONF.152/C.1/L.59).

34. La proposition néerlandaise est rejetée par 18 voix contre 5, avec 10 abstentions.

35. M. ROMAN (Belgique), présentant la proposition de sa délégation (A/CONF.152/C.1/L.30) dit qu'elle répond aux mêmes motivations que la proposition des Pays-Bas, mais que son champ d'application est plus réduit.

36. Le PRESIDENT invite la Commission à se prononcer sur la proposition de la Belgique (A/CONF.152/C.1/L.30).

37. La proposition est rejetée par 21 voix contre 3, avec 7 abstentions.

38. M. SAFARIAN NEMATABAD (République islamique d'Iran), présentant la proposition de sa délégation (A/CONF.152/C.1/L.60), dit qu'elle vise à encourager le plus grand nombre possible de pays à ratifier la Convention. Sa délégation espère que les Etats adhéreront pleinement et sans

réserve; cependant la reconnaissance du droit de réserve permettrait à certains Etats auxquels des dispositions données posent des problèmes juridiques de devenir parties à la Convention. La proposition iranienne souligne les contradictions qui existent dans certains domaines, comme l'article 12 par exemple, entre la Convention et les lois nationales, en particulier dans les pays qui ont adopté la loi islamique. Afin que le droit de réserve ne limite pas le champ d'application du projet de Convention, la proposition iranienne se réfère spécifiquement à l'article 19 de la Convention de Vienne sur le droit des traités, qui vise à défendre et à préserver la raison d'être fondamentale d'une convention donnée.

39. Le PRESIDENT met aux voix la proposition contenue dans le document (A/CONF.152/C.1/L.60).

40. La proposition est rejetée par 23 voix contre 2, avec 7 abstentions.

41. L'article 20 est approuvé.

Proposition d'un nouvel article (A/CONF.152/C.1/L.48)

42. M. INGRAM (Royaume-Uni), présentant la proposition de sa délégation (A/CONF.152/C.1/L.48) rappelle qu'il est d'usage dans les conventions sur la responsabilité d'inclure un article précisant devant quelle juridiction un demandeur peut intenter une action, l'objectif étant d'éviter la diversité des règles nationales concernant la date à laquelle un tribunal peut connaître d'une affaire. Une telle disposition aiderait le plaignant en lui donnant la certitude que certains tribunaux connaîtront de l'affaire et également aiderait l'exploitant, ou le défendeur, qui saurait ainsi qu'il ne peut être poursuivi que devant un nombre limité de juridiction. Cet article serait particulièrement important dans le projet de Convention qui laisse une large place à la loi nationale et contient un certain nombre d'incertitudes.

43. Le lieu le plus approprié pour soumettre une affaire sur des problèmes découlant de la Convention est celui où le dommage s'est produit ou, pour s'exprimer comme la Convention, celui où les services relatifs au transport ont été exécutés. La proposition du Royaume-Uni offre un choix supplémentaire pour intenter une action lorsque le défendeur peut n'exercer qu'une activité restreinte dans le pays où le dommage s'est produit. Cependant lorsque les services relatifs au transport sont exécutés dans un seul endroit, les tribunaux de cet Etat devraient être la juridiction compétente.

44. Enfin, les Etats dont les autorités portuaires sont des organismes publics ne voudraient pas être poursuivis dans un Etat partie à la Convention étant donné le risque que certains tribunaux n'accordent des dommages-intérêts élevés, dépassant la limite de responsabilité et ensuite s'efforcer de faire appliquer le jugement contre l'Etat lui-même. Faute d'un article tel que celui proposé par le Royaume-Uni, le simple fait qu'un Etat soit partie à une Convention pourrait être considéré par les tribunaux de certains pays comme leur donnant compétence, avec les risques déjà mentionnés. La proposition du Royaume-Uni semble une garantie utile et M. Ingram recommande à la Commission de l'adopter. Le libellé définitif pourrait être laissé au Comité de rédaction ainsi que le soin d'assurer que le texte est correctement aligné sur celui de l'article 2.

45. Le PRESIDENT rappelle à la Commission que les règles de juridiction ont été longuement discutées par le Groupe de travail qui s'est prononcé contre de telles règles en raison du nombre important de conventions en vigueur tant latérales que multilatérales sur le sujet, notamment les Conventions de Bruxelles et de Lugano.

46. M. TARKO (Autriche) dit que sa délégation ne peut appuyer la proposition en raison du nombre de conventions internationales en la matière. Si une telle clause était ajoutée, il en faudrait d'autres en ce qui concerne la reconnaissance et l'application du jugement, ce qui ne ferait que compliquer le projet de Convention.

47. M. LEBEDEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) confirme que l'inclusion d'un article sur la compétence juridictionnelle a été discutée au cours des travaux préparatoires du projet de Convention. A cette époque, les experts soviétiques avaient été favorables à une telle inclusion mais la majorité des membres du Groupe de travail de la CNUDCI s'était prononcée contre. Il serait donc difficile de réouvrir le débat étant donné surtout la nature impérative et rigide de la proposition du Royaume-Uni qui exclut toute possibilité de porter une affaire devant un tribunal autre que ceux qu'elle énumère et elle semble aussi exclure la possibilité d'un recours à l'arbitrage.

48. M. PAMBOU-TCHIVOUNDA (Gabon) estime que, du moment que l'article 12-1 prévoit la possibilité d'intenter une action en justice, il y aurait quelque avantage à adopter la proposition du Royaume-Uni qui porte sur les aspects pratiques d'une telle éventualité.

49. M. ZHAO Chengbi (Chine) observe que la question de la juridiction compétente est compliquée, tout d'abord parce que l'exploitant de terminaux de transport participe à plusieurs modes différents de transport et deuxièmement parce que les règles de la compétence juridictionnelle ne sont pas les mêmes dans tous les Etats. Il serait difficile de réaliser une uniformité qui paraît être l'objectif de la proposition du Royaume-Uni alors qu'elle ne prévoit pas les cas d'arbitrage. Pour ces raisons la délégation de la Chine ne peut appuyer la proposition.

50. M. INGRAM (Royaume-Uni) retire sa proposition.

Article 5 (suite) (A/CONF.152/C.1/L.49)

51. Le PRESIDENT appelle l'attention de la Commission sur la proposition présentée par le Maroc (A/CONF.152/C.1/L.49). Observant qu'aucun représentant du Maroc n'est présent dans la salle pour présenter son texte, il semble difficile de l'examiner dans ces circonstances.

Article 12 (suite) (A/CONF.152/C.1/L.58)

52. Le PRESIDENT appelle l'attention de la Commission sur la proposition de l'Egypte (A/CONF.152/C.1/L.58). Cette proposition a été soumise au Secrétariat après l'expiration du délai normal et trop tard pour être examinée lorsque la Commission discutait de l'article 12. Le représentant de l'Egypte a bien entendu la faculté de présenter sa proposition à la Plénière.

53. M. SOLIMAN (Egypte) dit que sa proposition étant d'ordre rédactionnel sa délégation a l'intention de la soumettre sans retard à l'examen du Comité de rédaction.

54. Le PRESIDENT déclare que la Commission en a terminé avec ses travaux de fond.

La séance est levée à 16 heures.

17ème séance
lundi 15 avril 1991, à 9 h 30

Président : M. BERAUDO (France)

A/CONF.152/C.1/SR.17

EXAMEN DES ARTICLES PREMIER A 16 ET 20 DU PROJET DE CONVENTION SUR LA RESPONSABILITE DES EXPLOITANTS DE TERMINAUX DE TRANSPORT DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL (point 3 de l'ordre du jour) (suite) (A/CONF.152/5, 6, 7 et Add.1 et Add.1/Corr.1 et Add.2)

Article 14

1. L'article 14 tel qu'il figure dans le document A/CONF.152/L.5 est approuvé sans observation.

EXAMEN DU RAPPORT DU COMITE DE REDACTION A LA COMMISSION (point 4 de l'ordre du jour) (A/CONF.152/C.1/L.62).

2. M. RAO (Inde), s'exprimant en tant que Président du Comité de rédaction, présente le rapport du Comité (document A/CONF.152/C.1/L.62). Le Comité de rédaction a apporté quelques changements d'ordre essentiellement rédactionnel aux textes qui lui avaient été renvoyés par la première Commission. M. Rao propose que le secrétaire du Comité de rédaction expose ces changements dans le détail à la Commission.

3. M. BERGSTEN (Secrétaire exécutif), s'exprimant en qualité de Secrétaire du Comité de rédaction, dit que le rapport porte sur les articles premier à 16, mais l'article 20 figure dans le rapport du Comité de rédaction à la deuxième Commission. Certaines modifications mineures ont été apportées aux versions arabe, espagnole et russe des articles afin de se conformer à l'usage et les temps des verbes dans la version anglaise ont parfois été changés pour la même raison. Tous les amendements de fond approuvés par la première Commission ont, bien entendu, été incorporés au texte; M. Bergsten ne signalera donc que les quelques changements importants que le Comité de rédaction a apportés au texte dans un souci de clarté.

4. Dans l'introduction du paragraphe 1 de l'article 4, le Comité a apporté certaines modifications aux versions du texte autres qu'en langue anglaise pour bien préciser que les mots "dans un délai raisonnable" s'appliquaient à la fois au cas où le client a demandé un document et au cas où l'exploitant émet un document sans qu'on lui ait demandé de le faire. Dans la première phrase du paragraphe 2 du texte anglais de cet article, les mots "he is rebuttably presumed to have received the goods in apparent good condition" ont été remplacés par "he is presumed to have received the goods in apparent good condition, unless he proves otherwise".

5. Dans l'introduction de l'article 9, les mots "au moment où elles lui sont remises" ont été remplacés par les mots "au moment où il les prend en garde", qui correspondent mieux aux circonstances visées à cet article.

6. Au paragraphe 1 de l'article 10, le membre de phrase "pendant la période durant laquelle il en est responsable" ont été remplacés par le membre de phrase "tant pendant qu'après la période durant laquelle il en est responsable", afin de tenir compte de la proposition de l'Allemagne concernant cette disposition (A/CONF.152/C.1/L.16), que la Commission a adoptée dans son principe. Au paragraphe 3 du même article, les mots "la disposition qui précède ne s'applique pas aux conteneurs" ont été remplacés par les mots "cette faculté ne s'applique pas au conteneurs", dans un souci de clarté.

7. Au paragraphe 4 de l'article 12, l'expression "une déclaration écrite" a été remplacée par "un avis".

8. Le PRESIDENT suggère à la Commission d'examiner le texte établi par le Comité de rédaction article par article.

Article premier

9. M. MORAN (Espagne) fait observer que dans la version espagnole, la dernière phrase de l'alinéa a) devrait être alignée sur la version anglaise, qui reprend la formulation du texte d'origine (A/CONF.152/5).

10. M. ABASCAL (Mexique) appuie cette suggestion.

11. M. BERGSTEN (Secrétaire exécutif) demande que les autres demandes de modifications aux versions autres qu'en langue anglaise du texte, afin de les aligner sur la version anglaise, soient soumises au secrétariat par écrit après la séance.

12. M. TUVAYANOND (Thaïlande) propose que les mots "identifiés comme étant" soient supprimés de l'alinéa c), car ils risquent de prêter à des interprétations contradictoires.

13. Le PRESIDENT fait observer que cette proposition pose une question de fond : l'article a déjà été examiné longuement et le débat ne peut pas être rouvert. La Commission doit désormais se limiter aux questions rédactionnelles du texte.

14. L'article premier est approuvé.

Articles 2 et 3

15. Les articles 2 et 3 sont approuvés.

Article 4

16. M. ABASCAL (Mexique), appuyé par M. MORAN (Espagne), fait observer que la version espagnole des paragraphes 1 et 2 devrait être modifiée de manière à l'aligner sur la version anglaise qui est maintenant identique au texte original.

17. L'article 4 est approuvé.

Article 5

18. M. LEBEDEV (Union des Républiques socialistes soviétiques) demande si l'expression "as well as for delay in handing over the goods" a été utilisée intentionnellement au paragraphe 1. Il fait observer qu'à l'article 5 des Règles de Hambourg, on lit "as well as from delay in delivery" et qu'au paragraphe 5 de l'article 11 du texte du Comité de rédaction (A/CONF.152/C.1/L.62), on peut lire "loss resulting from delay in handing over the goods". Tel qu'il est actuellement libellé, l'article 5-1 semble indiquer que l'exploitant est responsable de tout retard et non simplement des dommages résultant d'un retard.

19. M. KATZ (Secrétaire de la première Commission) dit que ni le Groupe de travail des pratiques en matière de contrats internationaux de la CNUDCI ni la Commission elle-même n'ont eu l'intention de s'écarter des principes définis dans les Règles de Hambourg sur ce point. L'utilisation du mot "for" plutôt que "from" dans le texte anglais est une erreur qui sera corrigée.

20. L'article 5 est approuvé sous réserve qu'il soit ainsi corrigé.

Articles 6 à 10

21. Les articles 6 à 10 sont approuvés.

Article 11

22. Mme MANSOUR (Guinée) fait observer que dans la version française du paragraphe 4, les mots "le transporteur" devraient être ajoutés après "l'exploitant" afin de l'aligner sur la version anglaise.

23. L'article 11 est approuvé sous réserve qu'il soit ainsi corrigé.

Articles 12 à 16

24. Les articles 12 à 16 sont approuvés.

25. M. ZHAO Chengbi (Chine) signale un certain nombre de corrections que sa délégation souhaite voir apporter à la version chinoise du document A/CONF.152/C.1/L.62.

26. M. BERGSTEN (Secrétaire exécutif) dit que les délégations auront amplement la possibilité de corriger les articles premier à 16 dans les différentes versions avant que le Secrétariat ne publie le document contenant le rapport de la première Commission à la Conférence plénière. Le Secrétariat a pris note des corrections mentionnées au cours de la séance.

27. M. SOLIMAN (Egypte) dit que les nombreuses observations formulées par sa délégation concernant la rédaction de la version arabe du document A/CONF.152/C.1/L.62 ont été dûment prises en compte.

28. M. INGRAM (Royaume-Uni) demande si, en plus des articles premier à 16, la Commission ne doit pas aussi adopter l'article 20.

29. M. BERGSTEN (Secrétaire exécutif) dit que, d'un point de vue technique, c'est effectivement le cas. Cependant, compte tenu de la décision prise par le Comité de rédaction d'inverser l'ordre des articles 20 et 21, il serait plus logique que toutes les clauses finales soient approuvées par la deuxième Commission.

La séance est levée à 11 h 5.

18ème séance
mercredi 17 avril 1991, à 9 h 30

Président : M. BERAUDO (France)

A/CONF.152/C.1/SR.18

EXAMEN DU RAPPORT DE LA COMMISSION A LA CONFERENCE PLENIERE (point 5 de l'ordre du jour)
(A/CONF.152/11; A/CONF.152/C.1/L.2/Rev.1 et L.2/Add.1 à 9)

1. M. SAFARIAN NEMATABAD (République islamique d'Iran), Rapporteur, appelle l'attention sur le projet de rapport (A/CONF.152/C.1/L.2/Rev.1 et L.2/Add.1 à 9) ainsi que sur le rapport (A/CONF.152/11) de la Commission qui concernent les articles premier à 16 du projet de Convention.

2. M. KATZ (Secrétaire de la Commission) dit que, par souci de clarté, il faudrait comme le Président l'a suggéré, insérer, après la première phrase du paragraphe 6 de la première partie du document A/CONF.152/C.1/L.2/Rev.1, une nouvelle phrase rédigée comme suit : "Les articles ont été examinés dans l'ordre suivant : premier, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 15, 16, 2, 13, 14, 20".

3. En outre, le paragraphe 4 du document A/CONF.152/C.1/L.2/Add.1 devrait se lire comme suit : "La première Commission a examiné l'article 3 à ses 4ème et 7ème séances, les 4 et 8 avril 1991".

4. Enfin, dans le document A/CONF.152/C.1/L.2/Add.2, le paragraphe 4 devrait se lire comme suit : "La première Commission a examiné l'article 4 à ses 5ème et 6ème séances, tenues le 5 avril 1991, et à ses 7ème et 11ème séances, tenues les 8 et 10 avril 1991"; il faudrait par ailleurs, dans la deuxième phrase du paragraphe 8 du même document, remplacer les mots "alinéa a)" par "alinéa b)".

5. Le rapport de la Commission à la Conférence plénière, ainsi révisé, est adopté.

ACHEVEMENT DES TRAVAUX DE LA COMMISSION

6. M. RUSTAND (Suède) rend hommage au Président pour le talent avec lequel il a guidé la Commission dans ses difficiles délibérations.

7. Le PRESIDENT annonce que la Commission a achevé ses travaux.

La séance est levée à 10 h 20.

COMPTES RENDUS ANALYTIQUES DES SEANCES DE LA DEUXIEME COMMISSION

1ère séance
lundi 8 avril 1991, à 9 h 30

Présidente : Mme VILUS (Yougoslavie)

A/CONF.152/C.2/SR.1

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR (point 1 de l'ordre du jour provisoire) (A/CONF.152/C.2/L.1)

1. L'ordre du jour provisoire (A/CONF.152/C.2/L.1) est adopté.

ELECTION D'UN VICE-PRESIDENT ET D'UN RAPPORTEUR (point 2 de l'ordre du jour)

2. La PRESIDENTE demande que les candidats aux postes de vice-président et de rapporteur soient désignés.

3. M. LARSEN (Etats-Unis d'Amérique) suggère que l'élection du vice-président et du rapporteur soit reportée en attendant la fin des consultations.

4. Il en est ainsi décidé.

EXAMEN DES ARTICLES 17 A 19 ET 21 A 25 DU PROJET DE CONVENTION SUR LA RESPONSABILITE DES EXPLOITANTS DE TERMINAUX DE TRANSPORT DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL (point 3 de l'ordre du jour) (A/CONF.152/5, 6 et 7 et Add.1 et Add.2)

5. La PRESIDENTE invite la Commission à examiner les projets d'articles un par un.

Article 17

6. L'article 17 est adopté par 13 voix contre zéro.

Article 18

7. La PRESIDENTE attire l'attention sur le paragraphe 1, pour lequel il reste à déterminer combien de temps la Convention sera ouverte à la signature.

8. M. LARSEN (Etats-Unis d'Amérique) dit que la règle d'une année applicable aux autres conventions en matière de transport serait acceptable pour sa délégation, tout comme un délai plus long si tel est le voeu de la Commission.

9. M. GODORISSKY (Union des Républiques socialistes soviétiques) appuie l'idée d'un délai d'une année.

10. La PRESIDENTE dit qu'elle considérera que la Commission décide d'insérer la date du 30 avril 1992 à la fin du paragraphe 1 de l'article 18.

11. Il en est ainsi décidé.

12. L'article 18 est adopté par 13 voix contre zéro.

Article 19

13. M. HORNBY (Canada) dit que sa délégation a soumis une proposition écrite qui n'a pas encore été distribuée. Son objet est de modifier le paragraphe 3 de l'article 19 afin de refléter les trois critères d'application de la Convention qui figurent actuellement à l'article 2 (Champ d'application). Ces trois critères sont l'établissement, le lieu où sont exécutés les services relatifs au transport et les règles de droit international privé. Sous sa forme actuelle, le paragraphe 3 de l'article 19 ne se réfère qu'à l'établissement. M. Hornby demande que l'examen de l'article 19 soit reporté en attendant que la proposition écrite soumise par sa délégation ait été distribuée.

14. M. SERVIGON (Philippines) dit que sa délégation soumet par écrit des propositions concernant les articles 19 et 21, et demande donc que l'examen de ces deux articles soit différé.

15. Il en est ainsi décidé.

Article 22 (A/CONF.152/C.2/L.3, L.4, L.5)

16. La PRESIDENTE dit que les trois propositions soumises à la Commission concernant le paragraphe 1 de l'article 22, et présentées respectivement par les Etats-Unis d'Amérique (A/CONF.152/C.2/L.3), l'Allemagne (A/CONF.152/C.2/L.4) et les Pays-Bas (A/CONF.152/C.2/L.5), portent toutes sur le nombre de ratifications nécessaires. Les Etats-Unis ne proposent pas un amendement, mais déclarent simplement qu'ils sont favorables à la disposition actuelle selon laquelle la Convention entrera en vigueur lorsque cinq Etats l'auront ratifiée ou y auront adhéré. Les propositions allemande et néerlandaise sont identiques et suggèrent de remplacer le mot "cinquième" par "quinzième" au paragraphe 1 de l'article 22, c'est-à-dire que 15 ratifications ou adhésions seraient nécessaires pour que la Convention entre en vigueur.

17. M. LARSEN (Etats-Unis d'Amérique) déclare que sa délégation a fait cette proposition parce que les conventions exigeant un grand nombre de ratifications mettent très longtemps à entrer en vigueur. Par exemple, la Convention sur le transport multimodal de 1980, qui exige 30 ratifications, n'est toujours pas entrée en vigueur. Le projet de convention actuellement examiné est un instrument extrêmement utile et unique dans la mesure où cette Convention s'appliquerait aux affaires internes d'un Etat. La délégation américaine appuie donc la conclusion de la Commission et se déclare en faveur de cinq ratifications.

18. M. HENGSTENBERG VON BORSTELL (Allemagne) dit que sa délégation comprend parfaitement les préoccupations des Etats-Unis, mais préfère que le nombre de ratifications nécessaires soit plus élevé - 15 semblant un chiffre raisonnable - afin d'assurer une acceptation plus large de la Convention. Celle-ci ne présenterait guère d'intérêt si les tribunaux de cinq Etats seulement appliquaient ses dispositions.

19. M. HORNBY (Canada) déclare que sa délégation est en faveur d'un petit nombre de ratifications pratiquement pour les mêmes raisons que les Etats-Unis. La Convention porte surtout sur des questions de droit international privé, et en particulier sur ses rapports avec le droit interne. La plupart des obligations qu'elle établit exigent des Etats parties qu'ils alignent leur droit interne sur la Convention et, si les Etats souhaitent s'y conformer, ils devraient y être encouragés. La délégation canadienne accepterait un nombre même inférieur de ratifications.

20. M. MARSHALL (Royaume-Uni) déclare que sa délégation pensait au départ que le nombre de ratifications exigé serait le même que dans d'autres conventions sur les transports mais, après avoir écouté les orateurs précédents, elle serait disposée à accepter le chiffre de 15 qui assure encore une représentativité internationale suffisante. Une convention ratifiée par quelques Etats seulement n'aurait aucun sens.

21. M. FUJISHITA (Japon) et M. ZHANG Kening (Chine) se déclarent en faveur du texte actuel.

22. M. SERVIGON (Philippines), M. FARIDI ARAGHI (République islamique d'Iran) et Mme STROLZ (Autriche) se déclarent en faveur des propositions allemande et néerlandaise.

23. La PRESIDENTE invite la Commission à procéder à un vote sur les propositions allemande et néerlandaise.

24. La proposition de l'Allemagne (A/CONF.152/C.2/L.4) et la proposition des Pays-Bas (A/CONF.152/C.2/L.5) sont rejetées par 8 voix contre 5.

25. L'article 22 est adopté par 8 voix contre 3, avec une abstention.

Article 23

26. L'article 23 est adopté par 13 voix contre zéro.

Article 24

27. M. FARIDI ARAGHI (République islamique d'Iran), appuyé par M. ASTAPENKO (République socialiste soviétique de Biélorussie) propose que le paragraphe 7 de l'article 24 soit complété de manière à stipuler que le dépositaire doit informer les Etats parties de l'entrée en vigueur des amendements.

28. La PRESIDENTE pense que l'usage veut que le Secrétaire général, en tant que dépositaire, notifie à tous les Etats parties l'entrée en vigueur des amendements.

29. Pour M. LARSEN (Etats-Unis d'Amérique), si la Convention de Vienne sur le droit des traités prévoit que les Etats doivent être avisés de leurs obligations, cela est suffisant. Il faut qu'il soit possible de procéder rapidement à des ajustements de la Convention et il soutient donc le libellé actuel du paragraphe 7 de l'article 24.

30. M. FARIDI ARAGHI (République islamique d'Iran) déclare que, puisqu'il est déjà d'usage que le dépositaire notifie l'entrée en vigueur des amendements, il peut accepter le texte du paragraphe 7 sous sa forme actuelle.

31. M. MARSHALL (Royaume-Uni) dit que l'inclusion du paragraphe 2 de l'article 24 pourrait entraîner la tenue d'une réunion superflue. La possibilité de modifier les montants fixés à l'article 6 est adéquatement assurée par le paragraphe 1 des articles 23 et 24; le paragraphe 2 de l'article 24 est donc inutile.

32. M. LARSEN (Etats-Unis d'Amérique) dit que l'érosion de la valeur des montants fixés a posé un sérieux problème pour d'autres conventions et que les limites de responsabilité devraient être révisées périodiquement. Il est donc en faveur du libellé actuel.

33. La PRESIDENTE appelle l'attention sur la résolution 37/107 de l'Assemblée générale concernant les clauses relatives à l'unité de compte et à l'ajustement de la limite de responsabilité adoptées par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international, qui recommande que toutes les conventions internationales comportant des clauses relatives à la limite de responsabilité contiennent un paragraphe tel que le paragraphe examiné.

34. M. MARSHALL (Royaume-Uni) dit que, vu l'accueil peu favorable réservé à sa suggestion, il la retire.

35. L'article 24 est adopté par 12 voix contre zéro.

Article 25

36. L'article 25 est adopté par 12 voix contre zéro.

La séance est levée à 11 heures.

2ème séance
mercredi 10 avril 1991, à 9 h 30

Présidente : Mme J. VILUS (Yougoslavie)

A/CONF.152/C.2/SR.2*

ELECTION D'UN VICE-PRESIDENT ET D'UN RAPPORTEUR (point 2 de l'ordre du jour) (suite)

1. M. HORNBY (Canada) propose la candidature de M. Fujishita (Japon) au poste de vice-président.
2. M. GORODISSKY (Union des Républiques socialistes soviétiques) propose la candidature de Mme Strolz (Autriche) au poste de rapporteur.
3. M. Fujishita (Japon) et Mme Strolz (Autriche) sont élus respectivement vice-président et rapporteur.

EXAMEN DES ARTICLES 17 A 19 ET 21 A 25 DU PROJET DE CONVENTION SUR LA RESPONSABILITE DES EXPLOITANTS DE TERMINAUX DE TRANSPORT DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL (point 3 de l'ordre du jour) (suite) (A/CONF.152/5, 6, 7 et Add.1 et Add.1/Corr.1 et Add.2)

Article 19 (A/CONF.152/C.2/L.7)

4. M. HORNBY (Canada) dit que l'amendement qu'il est proposé d'apporter au paragraphe 3 de l'article 19 a pour objet d'incorporer dans cet article les critères relatifs au champ d'application de la Convention qui sont énoncés aux alinéas a), b) et c) du paragraphe 1 de l'article 2.
5. Il est courant d'inclure une clause pour les Etats fédéraux dans une convention de droit international privé, et l'adoption de l'amendement que propose le Canada faciliterait l'adhésion de ce pays à la Convention.
6. M. Hornby espère que la Commission approuvera sa proposition, étant entendu que le Comité de rédaction pourra y apporter des modifications mineures.
7. M. FUJISHITA (Japon) appuie l'amendement proposé, mais pense que, dans le texte anglais, le mot "if" au début de l'alinéa b) est inutile. Toutefois, on pourrait laisser au Comité de rédaction le soin de trancher.
8. M. LARSEN (Etats-Unis d'Amérique) appuie la proposition, car elle a pour objectif de permettre une plus large application de la Convention.
9. M. ZHANG Kening (Chine) appuie la proposition du Canada.
10. M. GORODISSKY (Union des Républiques socialistes soviétiques) émet quelques réserves. En effet, les dispositions de l'article 2 et de l'article 19 devraient certes correspondre, mais la première Commission n'a pas encore pris de décision concernant l'article 2.
11. La PRESIDENTE dit que les articles 2 et 19 sont en effet étroitement liés et que la première Commission n'a pas encore examiné l'article 2. Cependant, le représentant du Canada a indiqué que sa proposition pourrait être ajustée par le Comité de rédaction. Il serait donc possible de donner pour instruction au Comité d'ajuster le libellé de la proposition en fonction des changements que la première Commission pourra apporter à l'article 2. La Présidente propose que la Commission approuve la proposition du Canada, compte tenu de cette réserve.
12. M. HORNBY (Canada) dit que la Présidente a bien résumé sa position.
13. La proposition du Canada est approuvée, sous réserve des ajustements que pourra y apporter le Comité de rédaction, par 9 voix contre une, avec 3 abstentions.

Article 21 (A/CONF.152/C.2/L.6, L.8)

14. La PRESIDENTE invite la Commission à commencer par examiner l'amendement présenté par les Philippines (A/CONF.152/C.2/L.8), dans la mesure où c'est celui qui s'éloigne le plus du texte initial.

* Incorpore les rectifications figurant dans le document A/CONF.152/C.2/SR.2/Corr.1 en date du 1er avril 1992.

15. M. BELLO (Philippines) dit que l'objet de l'article 20 est d'éviter que des réserves ne soient faites à la Convention. Toutefois, l'article 21 offre sur ce point une échappatoire, dans la mesure où les déclarations peuvent prendre la forme de réserves; c'est pourquoi il est proposé de supprimer cet article.

16. M. FUJISHITA (Japon) estime que l'article 21 n'est pas incompatible avec l'article 20, en ce sens que le mot "déclarations" qui y figure ne renvoie qu'aux déclarations faites en application des dispositions de l'article 19 et non pas à des déclarations interprétatives faites dans le cadre du droit public international.

17. M. HORNBY (Canada) fait observer que des articles pratiquement identiques aux articles 20 et 21 figurent dans la Convention des Nations Unies sur la vente internationale de marchandises (Vienne, 1980). De tels articles sont donc courants dans des conventions relatives au droit commercial international.

18. M. ZHANG Kening (Chine) considère, comme le représentant du Japon, que les déclarations visées à l'article 21 sont les déclarations mentionnées à l'article 19. Il n'y a donc pas d'incompatibilité avec l'article 20.

19. M. SOLIMAN (Egypte) estime que l'article 21 est à la fois clair et précis. Il devrait donc être maintenu sous sa forme actuelle.

20. M. ASTAPENKO (République socialiste soviétique de Biélorussie) estime lui aussi qu'il n'y a pas de lien direct entre les articles 20 et 21. Toutefois, pour éviter toute confusion et bien préciser que les déclarations dont il est question à l'article 21 sont les mêmes que celles mentionnées à l'article 19, il propose que le texte de la Convention soit remanié, de sorte que ces deux articles soient à la suite l'un de l'autre et non pas séparés par l'article 20. Les Philippines trouveront peut-être là une solution acceptable.

21. M. KEINAN (Israël) dit que, pour les raisons exposées par l'Egypte et le Canada, l'article 21 devrait être maintenu tel qu'il a été initialement rédigé.

22. M. BELLO (Philippines) dit que sa principale objection à l'article 21 est qu'il donne à entendre que les déclarations peuvent porter sur l'ensemble de la Convention. S'il était entendu qu'elles ne s'appliquent qu'à l'article 19, l'article 21 pourrait être acceptable.

23. M. LARSEN (Etats-Unis d'Amérique) dit qu'il semble y avoir une certaine confusion quant à l'emploi du mot "déclaration". Conformément à la pratique suivie en matière de traités, les Etats sont habilités à faire des déclarations pour donner leur interprétation d'une convention, déclarations qui demeurent valables à moins que d'autres Etats contractants ne les contestent. Les déclarations mentionnées à l'article 21 pourraient donc ne pas viser uniquement l'article 19, mais l'ensemble de la Convention. C'est pourquoi l'article 21 ne devrait pas être modifié.

24. M. FARIDI ARAGHI (République islamique d'Iran) estime que l'article devrait rester sous sa forme actuelle.

25. M. BELLO (Philippines) dit que les observations du représentant des Etats-Unis lui font craindre encore davantage les conséquences que risque d'entraîner le libellé actuel de l'article 21. Toutefois, devant l'absence de soutien à sa proposition, il consent à la retirer.

26. La PRESIDENTE invite la Commission à examiner l'amendement aux paragraphes 1 et 4 de l'article 21 proposé par le Japon (A/CONF.152/C.2/L.6).

27. M. FUJISHITA (Japon) dit que l'amendement proposé par sa délégation a pour objet de préciser que les déclarations mentionnées à l'article 21 désignent uniquement les déclarations prévues à l'article 19. Des dispositions analogues à celles figurant dans les articles 19 et 21 sont présentes dans de nombreuses conventions internationales, et il doute que l'opinion selon laquelle des déclarations interprétatives seraient possibles en vertu des dispositions de l'article 21, et en particulier de ses paragraphes 3 et 4, soit fondée.

28. M. SOLIMAN (Egypte) considère que les déclarations mentionnées à l'article 21 peuvent porter sur la Convention dans son ensemble. Le texte de l'article devrait donc être maintenu sous sa forme actuelle.

29. M. ASTAPENKO (République socialiste soviétique de Biélorussie) approuve l'amendement proposé. Une question de fond se pose. En ce qui concerne la référence des Etats-Unis à des déclarations interprétatives, la Convention de Vienne sur le droit des traités, dans la Partie III, Section 3, "Interprétations des traités", ne mentionne nulle part de telles déclarations. Le recours à de telles déclarations dans un contrat international ne saurait donc être considéré comme acceptable. La seule manière dont un Etat peut s'opposer à une disposition donnée d'une convention est d'émettre une réserve, ce qui, en l'occurrence, est exclu. Bien que rien n'empêche la Conférence d'adopter des dispositions permettant aux Etats de faire des déclarations qui interprètent la Convention, cela serait contraire à l'intention de ses auteurs pour lesquels les dispositions de l'article 21 visent exclusivement l'article 19.

30. M. ZHANG Kening (Chine) appuie l'amendement présenté par le Japon et estime, comme le représentant de la RSS de Biélorussie, que les articles 19 et 21 devraient se suivre.

31. M. LARSEN (Etats-Unis d'Amérique) dit que l'observation du représentant de la RSS de Biélorussie concernant le traitement des déclarations dans la Convention de Vienne sur le droit des traités est juste. Il ne voit pas d'autre objection à l'amendement du Japon.

32. M. GORODISSKY (Union des Républiques socialistes soviétiques) juge tout à fait acceptable l'amendement présenté par le Japon. Cependant, l'article 21 pourrait avoir des incidences sur d'autres articles du projet de Convention, tels que l'article 23 (Révision et amendements). Il serait donc préférable de conserver le libellé original.

33. M. ZHANG Kening (Chine) juge la remarque du représentant de l'Union soviétique importante. Toutefois, on pourrait résoudre le problème en retenant l'amendement du Japon, avec un blanc après l'article 19, dans lequel on insérerait les numéros des autres articles pertinents.

34. La PRESIDENTE met aux voix l'amendement présenté par le Japon (A/CONF.152/C.2/L.6), étant entendu que la question d'une éventuelle modification de l'ordre des articles 19, 20 et 21 et celle de la référence à d'autres articles dans l'article 21 seront renvoyées au Comité de rédaction.

35. Sous cette réserve, l'amendement est adopté par 9 voix contre 5.

Déclaration d'authenticité et signature

36. La PRESIDENTE invite la Commission à examiner les deux derniers paragraphes du projet de Convention.

37. Les deux derniers paragraphes (Déclaration d'authenticité et signature) sont adoptés et renvoyés au Comité de rédaction, étant entendu que le lieu et la date seront ajoutés ultérieurement.

La séance est levée à 11 heures.

3ème séance
vendredi 12 avril 1991, à 9 h 30

Présidente : Mme VILUS (Yougoslavie)

A/CONF.152/C.2/SR.3

EXAMEN DU RAPPORT DU COMITE DE REDACTION A LA COMMISSION (point 4 de l'ordre du jour)

1. M. SAHAYDACHNY (Secrétaire de la Commission) informe la Commission que le rapport du Comité de rédaction à la deuxième Commission lui sera soumis pour examen avant qu'elle ne renvoie les articles de la Convention à la Conférence plénière et qu'un paragraphe à cet effet sera inséré dans son rapport.

EXAMEN DU RAPPORT DE LA COMMISSION A LA CONFERENCE PLENIERE (point 5 de l'ordre du jour)
(A/CONF.152/C.2/L.2 et Add.1 à 3)

2. La PRESIDENTE invite la Commission à examiner son projet de rapport à la Conférence plénière.

I. Introduction (A/CONF.152/C.2/L.2)

3. L'introduction est adoptée.

II. Examen par la deuxième Commission du projet de Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international (A/CONF.152/C.2/L.2 et Add.1 à 3)

Articles 17 et 18 (A/CONF.152/C.2/L.2)

4. La section du projet de rapport concernant les articles 17 et 18 est adoptée.

Articles 19 et 21 (A/CONF.152/C.2/L.2/Add.1)

5. M. ASTAPENKO (République socialiste soviétique de Biélorussie) approuve la section du projet de rapport traitant de l'article 21, mais considère que les amendements à cet article posent un problème de forme. Puisque l'amendement japonais à l'article 21-1 établit maintenant un lien clair avec l'article 19, la disposition de l'article 21-2 concernant la notification des déclarations est pour l'essentiel superflue, car elle est presque identique au paragraphe 2 de l'article 19. Il propose donc que le paragraphe 2 de l'article 21 soit supprimé et que, dans un souci d'uniformisation, on insère les mots "par écrit" après le mot "notifiées" à l'article 19-2.

6. La PRESIDENTE dit que les propositions de la Commission relatives à tous les articles seront renvoyées au Comité de rédaction. Elle considère que la Commission convient de renvoyer la proposition du représentant de la RSS de Biélorussie au Comité de rédaction.

7. Il en est ainsi décidé.

8. La section du projet de rapport concernant les articles 19 et 21 est adoptée.

Articles 22 à 25 (A/CONF.152/C.2/L.2/Add.2)

9. La section du projet de rapport concernant les articles 22 à 25 est adoptée.

Dispositions de la Convention relatives à la déclaration d'authenticité et à la signature (A/CONF.152/C.2/L.2/Add.3)

10. La section du projet de rapport concernant les dispositions de la Convention relatives à la déclaration d'authenticité et à la signature est adoptée.

11. Le rapport de la Commission est adopté, sous réserve de l'examen du rapport du Comité de rédaction à la Commission.

La séance est levée à 10 h 25.

4ème séance
lundi 15 avril 1991, à 11 h 45

Président : Mme VILUS (Yougoslavie)

A/CONF.152/C.2/SR.4

EXAMEN DU RAPPORT DU COMITE DE REDACTION A LA COMMISSION (point 4 de l'ordre du jour) (suite)
(A/CONF.152/C.2/L.9)

1. M. RAO (Inde) s'exprimant en qualité de Président du Comité de rédaction présente le rapport du Comité à la deuxième Commission (A/CONF.152/C.2/L.9) et propose que le Secrétaire du Comité de rédaction soit invité à indiquer les changements apportés au texte des articles approuvés par la deuxième Commission.

2. M. BERGSTEN (Secrétaire exécutif) s'exprimant en qualité de Secrétaire du Comité de rédaction indique qu'il a rempli les deux espaces blancs au paragraphe 1 de l'article 18 en inscrivant le titre intégral de la Conférence et les mots "30 avril 1992". Après quelques discussions provoquées par une suggestion faite à la deuxième Commission par la délégation de la Biélorussie (A/CONF.152/C.2/SR.3), le Comité de rédaction a décidé de supprimer les mots "sont notifiés au dépositaire et ..." à l'article 19-2. Aucune modification n'a été apportée au texte de l'article 19-3 renvoyé au Comité de rédaction par la deuxième Commission à la suite de la décision de la première Commission relative à l'article 2.

3. A l'article 20, qui était antérieurement l'article 21, le Comité de rédaction a, à la demande de la deuxième Commission, remplacé les mots "en vertu de la présente Convention" aux paragraphes 1 et 4 par les mots "en vertu des dispositions de l'article 19". Egalement à la suggestion de la deuxième Commission, il a renversé l'ordre des articles 20 et 21 et a ajouté à l'article 25 un renvoi au paragraphe 8 de l'article 24. La date sera inscrite à l'avant-dernière clause de la Convention après la cérémonie de signature.

4. En réponse à M. TUVAYANOND (Thaïlande), M. BERGSTEN (Secrétaire exécutif) explique que la date du 30 avril 1992 a été insérée à l'article 18-1 la deuxième Commission étant convenu que la Convention resterait ouverte à la signature pendant approximativement un an après la séance de clôture de la Conférence.

5. Les articles 17 à 25 sont approuvés.

L'EXAMEN DU RAPPORT DE LA COMMISSION A LA CONFERENCE PLENIERE (point 5 de l'ordre du jour) (suite)
(A/CONF.152/C.2/L.2 et Add. 1 à 3)

6. M. SAHAYDACHNY (Secrétaire de la Commission) rappelle que la Commission a adopté les sections I et II de son rapport à la séance précédente. Il invite la Commission à ajouter le texte suivant au rapport :

"III. Examen du rapport du Comité de rédaction à la Commission

A sa 4ème séance, tenue le 15 avril 1991, la deuxième Commission a reçu le rapport du Comité de rédaction à la deuxième Commission contenant les textes des articles 17 à 25 tels qu'ils ont été approuvés par le Comité de rédaction (A/CONF.152/C.2/L.9). La deuxième Commission a renvoyé ces articles à la Plénière."

7. La section III du rapport de la Commission est adoptée.

8. M. ZHANG Kening (Chine) dit que sa délégation a été surprise de voir que la version chinoise du document A/CONF.152/C.2/L.9 reproduit les textes des articles 17 à 25 tels qu'ils figurent dans le document A/CONF.152/5.

9. M. BERGSTEN (Secrétaire exécutif) dit que toutes les corrections nécessaires aux différentes versions linguistiques des articles 17 à 25 seront portées à l'attention du Secrétariat. Elles seront incorporées au document contenant la version définitive du rapport de la deuxième Commission à la Conférence plénière.

FIN DES TRAVAUX DE LA COMMISSION

10. Le PRESIDENT annonce que la Commission a terminé ses travaux.

La séance est levée à 12 h 15.